9
Begroting Infrastructuur en Milieu

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2016 (34300-XII).**

De **voorzitter**:
Een hartelijk woord van welkom aan de minister. Fijn dat u er bent. Het is wat stil vanavond in vak-K. Wij hadden op wat meer mensen gehoopt, maar het liep even iets anders. Er zijn dertien sprekers van de zijde van de Kamer. Wij hebben een aantal zieken en daardoor is het wat rustiger dan begroot. De eerste spreker is de heer Smaling van de fractie van de SP. Hij heeft achttien minuten spreektijd, maar hoeft die tijd niet helemaal op te maken. Dat is geen verplichting.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Vorig jaar stond ik hier ook als eerste bij de opening van het debat over deze begroting. Toen heb ik nog het refrein van het nummer "Happy Together" gezongen. Dat geeft mij een beetje een wrang gevoel, omdat nu alleen de minister in vak-K zit. Het was een gekke dag voor ons allemaal, in het bijzonder voor staatssecretaris Mansveld die het besluit genomen heeft om er een punt achter te zetten. Dat heeft zij vanmiddag aan ons laten weten. Zonder een hele discussie daarover te beginnen, wil ik wel als persoonlijke noot zeggen dat ik een buitengewoon prettige samenwerking heb gehad met Wilma Mansveld en dat het mij dus uit persoonlijk oogpunt hard valt dat dit gebeurd is. Maar dan word je al vrij gauw voor een politiek weekdier uitgemaakt, want politiek is een hard vak en dit hoort erbij. Zij zal er bovenop komen. Daar ben ik van overtuigd.

Zonder het uitgebreid over de Fyra of over ProRail te hebben, vraag ik de minister toch of zij bereid is om aan het begin van haar eerste termijn meer in algemene zin iets te zeggen over de vraag of het niet tijd wordt om afscheid te nemen van twintig tot dertig jaar privatisering en verzelfstandiging zonder de consequenties daarvan goed te overzien. Wij hebben immers keer op keer discussies over ProRail, NS en binnenkort ook over deze parlementaire enquête. Is de minister bereid om bijvoorbeeld de aanbevelingen van het parlementaire onderzoek dat de Eerste Kamer hierover hield in 2012, tegen het licht te houden en los te laten op het spoor? Want als er één moment is om te zeggen dat NS en ProRail weer bijeengebracht en samengevoegd moeten worden tot één nutsbedrijf in publieke handen, dan is het nu!

De grote vraag in verband met deze begroting is of de minister bezig is met het afwerken van haar Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Of bekijkt zij elk jaar wat zich heeft voorgedaan, hoe snel zaken zich ontwikkelen en of er een koersverandering nodig is? De begroting geeft weliswaar een uitsnede van dat grotere beleid, maar moet je niet toch bezien wat er allemaal aan de hand is? De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte bevat tweeënhalve pagina algemene analyse en dan volgen er dertien onderwerpen. Dat is niet veel. Bij complexe en veelomvattende onderwerpen als infra en milieu, zou je toch elk jaar de vraag tegen het licht moeten houden of je nog wel actueel genoeg bent. Zeker tegen het einde van een kabinetsperiode geeft dat misschien wat extra kleur aan de tijd dat je aan de knoppen zit.

Dat overziende, mis ik eigenlijk een aantal zaken. Ik vraag de minister dan ook om daarop in te gaan. Ik zie bijvoorbeeld dat het energiebeleid en klimaat-/CO_2-beleid heel erg door elkaar heen fietsen. Ik zie een energieakkoord met heel veel CO_2-componenten, de kolencentrales en alle voordelen die ze genieten voorop. Daardoor zijn veel gascentrales in de mottenballen gelegd. Gisteravond gingen twee leidende figuren op dat terrein nog met elkaar in discussie bij Nieuwsuur. Dat is jammer, want wij discussiëren in verschillende gremia steeds over die onderwerpen, maar er is een grote mate van overlap. Bovendien staat er een klimaattop voor de deur en nu al zie je dat er uitzonderingen worden bedongen voor de scheep- en de luchtvaart. Nu al zie je veel welwillende bedrijven, maar ook veel greenwashende bedrijven die effectief belemmerend aanwezig zijn om ervoor te zorgen dat hun belangen niet beschadigd zullen worden door de klimaattop.

Ik mis twee grote zaken in het begrotingsstuk van dit jaar, namelijk de Urgenda-uitspraak en Volkswagengate. Misschien zijn die van zo recente datum dat ze niet meer opgenomen konden worden, maar ik mis die wel. Over deze zaken hebben wij ons namelijk druk gemaakt het afgelopen jaar. Ondertussen lees ik in de begrotingstekst dat er een focus is op dingen waarvan je je kunt afvragen of ze wel gaan werken, bijvoorbeeld de nieuwe ETS-richtlijn. In het begrotingsstuk staat dat belangrijke elementen in de herziening van de ETS-richtlijn het "verhogen van de jaarlijkse emissiereductie, de wijze van bescherming van de internationaal concurrerende industrie en de vereenvoudiging van de ETS-regelgeving" zijn. Dat zijn drie heel verschillende dingen, die deels conflicterend zijn. Je zou ook kunnen zeggen dat je daarmee besluit om je voorzitterschap, in het eerste halfjaar van 2016, voornamelijk te besteden aan het trekken aan een dood paard, namelijk dat ETS, dat niet functioneert.

Ik zie tegelijkertijd intensiveringen op weg, lucht, spoor en water, maar ik zie geen keuzes, of althans onvoldoende keuzes. Ik zie niet hoe vraag en aanbod op elkaar zijn afgestemd en wat de beleidskeuzes zijn die ervoor zorgen dat vraag en aanbod verschuiven naar minder energiegebruik, minder CO_2-uitstoot en een betere ruimtelijke ordening. Zo mis ik ook de vraag hoe je zo veel mogelijk goederen die geschikt zijn voor vervoer over water van de vrachtwagen in het binnenvaartschip krijgt. Dat zijn de uitdagingen. In mei stond bijvoorbeeld het bericht in Metro of een van de bladen dat in de komende tien jaar 1,6 miljoen auto's de deur uitgaan omdat jongeren meer affiniteit hebben met een deeleconomie. Kortgeleden stond juist weer in Metro dat Nederlanders lijden aan asfaltverslaving. Dat soort zaken vereisen een analyse. Ik verwacht ook van de minister dat zij daar iets mee doet, want dat zijn de dingen waarover wij hier dienen te praten. Wij zullen dus een amendementje van beperkte omvang indienen om beter zicht te krijgen op de zogenoemde modaliteitenshift. Ik weet niet goed hoe je dat in het Nederlands zegt, maar het betekent dat de voor-

zitter besluit om niet meer met de auto hierheen te komen, maar met het binnenvaartschip. Nu is die modaliteitenshift volgens ons onzichtbaar.

Ook mis ik een duidelijke inbreng van het ministerie van Infrastructuur en Milieu bij het energieakkoord. Wij praten ons de blaren op de tong over wind op land, maar doen dat met de minister van Economische Zaken. In Drenthe, Groningen en andere delen van het land is het grotendeels een vraagstuk van inpassing, net als van draagvlak en enthousiasme bij de bevolking. Dat zijn zaken waar I en M van nature denk ik beter in is, omdat het meer met groeps- en gebiedsprocessen te maken heeft dan EZ. Maar I en M is afwezig op dat dossier.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil allereerst de nieuwe woordvoerder van de SP welkom heten in deze commissie, maar ik heb ook meteen een vraag aan hem. Hij zegt alweer dingen als: een asfaltverslaving, mensen moeten de auto uit en iedereen moet maar met de trein. Gaat de SP nou nog steeds door met het pesten van de automobilist en het altijd maar weer roepen dat alle mensen die autorijden niet goed bezig zijn? Of gaat de SP eindelijk een nieuwe weg inslaan en het eindelijk een keer opnemen voor de automobilist, die misschien ook wel SP stemt?

De heer **Smaling** (SP):
Laat ik vooropstellen dat wij helemaal niet tegen de auto zijn. Bovendien citeerde ik iets wat in Metro stond. Mijn bedoeling van dit stukje tekst was de tegenstelling aan te geven tussen twee verschillende berichten. Het ene zegt: jongeren hebben geen behoefte meer aan de auto. Het andere zegt: er is juist een enorme respons op de verbreding van wegen en mensen stappen weer in de auto. Het was dus geen waardeoordeel, maar meer een vraag aan de minister hoe zij die verschillende berichten in de pers duidt.

De heer **Madlener** (PVV):
We kennen de SP als een partij die de automobilist altijd maar wil pesten, met hogere belastingen en het altijd tegen de aanleg van nieuwe wegen zijn. Ik hoor de nieuwe woordvoerder nu toch echt ook weer in die trant doorgaan. De werkelijkheid is dat steeds meer ouderen mobiel blijven omdat ze nog auto kunnen rijden, gelukkig. Jongeren wordt het vaak iets te duur, maar heel veel jongeren willen toch ook hun rijbewijs halen en stappen toch in de auto om mobiel te kunnen zijn. Zou de SP zich niet beter eens druk kunnen maken om de betaalbaarheid van de auto, in plaats van altijd maar de aanleg van wegen te frustreren?

De heer **Smaling** (SP):
Ik denk dat je zowel de heer Roemer als de heer Bashir — zij zijn mij voorgegaan en zij zijn niet de minsten — niet kunt betichten van vijandschap tegenover de auto. Tegelijkertijd denk ik dat het in ons aller belang is om te zorgen dat er zo min mogelijk luchtvervuiling is. Het Longfonds laat ook zien dat mensen aanzienlijk korter leven door luchtvervuiling en dat de zorgkosten daardoor aanzienlijk oplopen. Ik zie dus niet wat erop tegen is om alles te doen wat je kunt doen om mensen zonder verlies aan comfort of zonder dat zij een halve dag onderweg zijn, van de auto in een ander vervoersmiddel te krijgen, zonder dat het daarbij je intentie is om mensen te pesten.

Een ander punt is elektrisch rijden. Er komt een hele batterij tweedehands elektrische auto's uit de lease. De heer Groot van de Partij van de Arbeid heeft daarover een goede motie ingediend bij de Algemene Financiële Beschouwingen. Misschien kan de minister iets zeggen over die motie. Dit zijn wel de manieren om enige vaart aan wenselijke ontwikkelingen te geven. Als ik goed ben geïnformeerd, valt dit binnen de interessesfeer van deze minister.

Als ik met EZ praat, heb ik het gevoel dat er allerlei barrières in wetgeving zijn rond alles wat te maken heeft met smart grids, buurtbatterijen en experimenteerzones. Ik noem de Elektriciteitswet, de Gaswet en andere wetgeving. Wij hebben het daar bij de behandeling van de Omgevingswet ook uitvoerig over gehad en ik denk dat wij hiervoor in de Omgevingswet ruimte hebben gecreëerd. Kan de minister zowel ons als de collega van EZ hier enigszins bij helpen?

Ik kom op het onderhoud van de vaarwegen. Wij werden onaangenaam verrast door een rapport van de Algemene Rekenkamer. Deze heeft de stevige waarschuwing gegeven dat er forse tekorten ontstaan op het onderhoud van vaarwegen en wijst erop dat de minister de gaten wil dichten met geld dat eigenlijk is bedoeld voor later. Je harkt dus geld voor 2020 en verder deze kant op om dat gat, dat ongeveer 400 miljoen zou zijn, te dichten. Bovendien is het verwijt dat de wijze van boekhouden van Rijkswaterstaat dichter bij de middeleeuwen staat dan bij 2015. Vorig jaar bleek al dat er te weinig geld was voor het wegennet. Onlangs kwam ook bij het spoor een tekort van honderden miljoenen naar voren. Nu blijkt er ook onvoldoende geld te zijn voor de vaarwegen. Wat gaan wij hieraan doen? Hoe verhoudt dit soort kosten zich tot de dure paradepaardjes van de minister, zoals de Blankenburgtunnel en de verbreding van de A27? dat zijn de zaken waar wij meestal bij het MIRT over spreken.

De Inspectie Leefomgeving en Transport stond vanmorgen redelijk centraal in de aandacht, omdat de directeur bij het verhoor in het kader van de Fyra-enquête had gezegd dat het haar verantwoordelijkheid was, een proces af te lopen. Het kostte mij sowieso al moeite om daar een bepaald beeld bij te hebben, maar de abstractheid straalt er natuurlijk vanaf. De ILT heeft geen trein van binnen gezien. Hoe staat het met de ILT? Ik zie maar liefst vijf domeinen, op de meest uiteenlopende thema's. Is er wel genoeg kennis? Ik twijfel daaraan, als ik van bedrijven hoor dat de inspectie belt of het schikt dat men langskomt. Als de mensen van de inspectie er zijn, vinken zij lijstjes af. Bedrijven willen sparren met de inspecteurs. Dat maakt bovendien het werk voor de inspectie ook leuker. Hetzelfde geldt voor andere inspecties. Moeten wij niet eens bezien of wij de ILT, de NVWA en andere inspecties op één leest kunnen schoeien? In de teflon-kwestie in Dordrecht, waarover onlangs vragen zijn gesteld door zowel de Partij van de Arbeid als door ons, bleek dat de arbeidsinspectie en de milieu-inspectie langs elkaar heen werken. Misschien hebben de inspecties het domweg te druk, omdat wij hen overal op afsturen. Ik noem de pyrazol-kwestie in Limburg, drugslozingen, waterkeringen en cabotage-kwesties; you name it en de ILT wordt erbij gevraagd. Hoe is dit te verbeteren?

Asbest blijft ons bezighouden, want met name asbesthoudende daken eroderen. In opdracht van Gelderland en Overijssel is in 2014 een inventariserend onderzoek uitgevoerd. Op 45% van de locaties is de interventiewaarde uit de Wet bodembescherming al overschreden. Recente branden in Roermond, Wateringen, Harlingen en Rijswijk doen je huiveren als je weet wat asbest kan aanrichten. Onze vrees is dat wij met de huidige budgetten 2024 niet gaan halen. Als het op private inspanningen aankomt, loop je bij agrariërs bijvoorbeeld aan tegen onoverkomelijke kosten. Zij gaan onmiddellijk failliet als zij hun grote dakoppervlakken moeten vervangen. Bovendien kan men na het verbod op asbesthoudende daken geen opstalverzekering meer afsluiten. Er is geld nodig, maar er is ook een brede aanpak nodig. De provincies Limburg en Overijssel hebben hierin het voortouw genomen. Limburg legt zelf geld in. Onze Statenfractie in Overijssel heeft een plan gemaakt dat op alle aspecten ingaat: van goede fasering en het anders omgaan met saneringsbedrijven tot asbestverwerking in plaats van het begraven ervan in plastic zakken. Ook noem ik het ontwikkelen van verdienmodellen, door asbest eraf te koppelen en zon erop. Wat dat laatste betreft bied ik de minister graag een plan aan. Er wordt op dit moment geen geld gevraagd, maar het is wel iets dat hopelijk kan bijdragen aan de manier van kijken naar het oplossen van het asbestprobleem. Misschien kan zij erop reageren.

De **voorzitter**:
Ik neem het in ontvangst en zorg ervoor dat het wordt rondgedeeld.

Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De heer **Smaling** (SP):
Welke versnelling is haalbaar boven op de 75 miljoen die nu is ingezet om tot 2020 tempo te draaien met het asbest?

Op het gebied van afvalverwerking zijn de afgelopen decennia een hoop stappen gezet, maar er vallen nog steeds zaken op. Mensen die voorlopen en die proberen hun afvalproductie te verminderen, hebben gemerkt dat zij soms 80% minder afval kunnen produceren. Daarbij gaat het natuurlijk wel om gemotiveerde mensen die de mogelijkheden hebben om dit te doen. Wat gaat de minister doen om de G-4, de grote steden, te helpen om fatsoenlijk te scheiden? In de achterstandswijken lukt het nog niet. In Binnenlands Bestuur stond pas nog een groot artikel getiteld Grote stad scheidt slecht. Wat willen wij nou? Wat gaan wij doen? Gaan afvalverbrandingsinstallaties door met het in hoog tempo importeren van buitenlands afval? Blijven warmtenetten draaien op dat buitenlands afval in die AVI's? Welke kant willen wij op met de hele afvalsector?

De heer Hoogland heeft schriftelijke vragen gesteld over de ontsluiting van station Dordrecht. Ik vind dit zo belangrijk dat ook ik het hier wil melden. Kan Dordrecht ook met de Merwede-Lingelijn, die goed draait, voldoende ontsloten blijven?

Er is op mijn verzoek een brief gekomen over de vraag hoe de toelating van gewasbeschermingsmiddelen door het Ctgb beter in balans kan worden gebracht met de Kaderrichtlijn Water. Ik zit nog wel met de vraag hoe je dat Europees aan de vork moet prikken. Er is duidelijk een discrepantie, die met de brief nog niet is opgelost.

Ik kom op de Laan van de Leefomgeving in de Omgevingswet. Is er genoeg geld om die tijdig te ontwikkelen? Ik maak mij daar enigszins zorgen over. Verder wil ik het niet over die Omgevingswet hebben. Ik hoop dat de minister de wet nog voor het eind van het jaar in de Eerste Kamer behandeld krijgt. Hier was dat een redelijk genoegen.

Ik noem drie moties bij de vorige begrotingsbehandeling waarvan ik mij afvraag wat ermee gebeurd is. Ten eerste de motie-Smaling/De Rouwe (34000-XII, nr. 19) over meer onderhoud en minder aanleg. In de begrotingsbundel staat dat er een bijlage bij zit waarin ons een overzicht wordt geboden, maar ik heb die bijlage niet gevonden.

Ik noem ook de motie-Smaling/De Boer (34000-XII, nr. 20) over het wegnemen van beperkingen voor de binnenvaart vanuit de Rijncommissie. Die motie heb ik in het begrotingsdocument helemaal niet kunnen terugvinden.

Dan is er nog een oude motie van Paulus Jansen (33750-J, nr. 15) over pilots voor warm tapwater. Door tapwater met een lagere temperatuur gebouwen binnen te laten stromen, kun je een aanzienlijke hoeveelheid gas besparen. Er zou een pilot komen, maar ik heb niet gehoord of daar belangstelling voor was.

Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:
U krijgt nog een interruptie, dus u hebt te vroeg gejuicht.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik heb even de hele bijdrage van de heer Smaling willen afwachten. Ik ben namelijk heel erg benieuwd naar de visie van de SP op de transportsector. Ik vraag dat, omdat de SP een tegenbegroting heeft ingediend. Dat waarderen wij zeer, maar uit die tegenbegroting blijkt dat de SP de transportsector met een half miljard extra belast in de motorrijtuigenbelasting. Hoe ziet de SP de toekomst van de transportsector voor zich?

De heer **Smaling** (SP):
De transportsector is uiteraard van belang. Ik heb daarnet proberen aan te geven dat er verschillende manieren van transport zijn, maar ik neem aan dat mevrouw Visser in eerste instantie doelt op goederenvervoer. Wij hebben een Tweede Maasvlakte, die noodzaakt tot het verbeteren van de transportmogelijkheden over weg, spoor en water. Mevrouw Visser weet dat onze voorkeur ligt bij het maximaliseren van het transport over water. Met de VVD hebben wij ons hard gemaakt voor het maximaal benutten van de binnenvaart. Ons accent ligt heel erg in die richting. Als wij voorstellen om het wegvervoer meer te belasten, dan dient dat ook een milieudoel.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De VVD draagt het goederenvervoer ook een heel warm hart toe en daarom verbaast dit SP-voorstel mij. Het tarief voor een gemiddeld transportbedrijf wordt vierenhalf keer zo hoog. Dat betekent nogal wat. Ik hoor de SP altijd een vurig pleidooi houden voor transportondernemingen en internationaal transport. Er wordt dan gezegd dat mensen met buitenlandse kentekens ons werk afpakken en dat wij daartegen moeten optreden. Hoe moet dat worden gerijmd met het vierenhalf keer zo hoog maken van een Nederlandse houderschapsbelasting voor de transportsector? Hoe verhoudt dat zich met de stellingname van de SP tegen het verdwijnen van werk naar buitenlandse kentekens? Hoe kun je dan zeggen dat je de transportsector een warm hart toedraagt?

De heer **Smaling** (SP):
Dat is een terechte vraag. Ik ben geen belastingexpert en ik beloof mevrouw Visser dat ik hier in tweede termijn op terugkom als zij dat goedvindt.

☐

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. De heer Smaling gaf in zijn eerste bijdrage als woordvoerder van de portefeuille Infrastructuur en Milieu als opvolger van de heer Bashir — welkom daarbij — aan dat het een beetje een gek gevoel geeft om hier vandaag te staan na de presentatie van het rapport van de enquêtecommissie en de gevolgtrekking daaruit door de — voormalig — staatssecretaris van I en M. We hebben hierover al een debat gevoerd, maar ik wil er toch nog kort bij stilstaan, omdat we tot vandaag met deze staatssecretaris hebben samengewerkt en hebben gezocht naar oplossingen om Nederland bereikbaarder te maken. De VVD-fractie dankt haar ook via deze weg voor de samenwerking in de afgelopen jaren.

Zoals de heer Smaling zojuist ook al aangaf, staat de wereld en vooral ook de transportsector niet stil. Nederland is sowieso flink in beweging, want we hebben Nederland in de afgelopen periode flink op de schop genomen. Onder Rutte II is 400 kilometer extra asfalt gerealiseerd, onder andere door de openstelling van de A4, de openstelling — eindelijk — van de N35 en door het verbreden van de spitsstrook bij de A7, waaraan hard gewerkt wordt. Ook is net een startbeslissing over de A15 bij Sliedrecht genomen. Maar we gaan door, rondom Schiphol en met de A1, de A6 en de A9. Recent hebben wij de discussie gevoerd over de Blankenburgverbinding en over de mogelijkheid van nieuwe verbindingen als de A12 en de A15. Ook spreken wij over de A13 en de A6.

Het goederenvervoer is een heel belangrijk element. Het Maximakanaal bij Den Bosch is verbreed. We gaan nu eindelijk ook de sluis bij Terneuzen verbreden en het aanbestedingstraject voor de zeesluis bij IJmuiden is gestart.

De heer **Madlener** (PVV):
Er gebeurt wel iets en dat is meestal nog wat is besloten door voorgangers van deze minister. Maar goed, wij zijn ook blij met wat er gebeurt. De realiteit is echter ook dat het geld nu op is. Het geld is ook op, omdat de VVD een enorme bezuiniging van een aantal miljarden op het Infrafonds heeft doorgevoerd. Gaat zij dat geld nu terugstorten? Hoe gaat zij dat doen? Tot 2028 is het geld op en kan er eigenlijk niets meer gebeuren.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Bij de Algemene Financiële Beschouwingen heeft de VVD bij monde van de heer Harbers een motie ingediend voor verlenging van het Infrafonds. Dat is hartstikke nodig, op alle modaliteiten van de infrastructuur. De VVD is van mening dat je dat juist moet gaan doen als de economie aantrekt. De VVD heeft inderdaad een aantal maatregelen moeten nemen in de grootste economische crisis sinds de jaren dertig van de vorige eeuw. Nu zien we dat de export toeneemt, dat de investeringen toenemen en dat de werkgelegenheid langzaam aan weer toeneemt en dan geven we dat geld ook weer terug aan de mensen die het zwaarst zijn belast. Dat doen we ook dit jaar met 5 miljard lastenverlichting.

De heer **Madlener** (PVV):
Wat vooral toeneemt, zijn natuurlijk de files. Ik hoor mevrouw Visser niet zeggen dat er inderdaad iets gaat gebeuren na 2028. De files nemen vandaag toe en tot 2028 is het ... nog ...

Mevrouw **Visser** (VVD):
Da's even rekenen, hè?

De heer **Madlener** (PVV):
Achttien, negentien jaar? Het is zo ver weg dat ik het niet eens kan berekenen!

De **voorzitter**:
U moet het echt beter voorbereiden, hoor!

De heer **Madlener** (PVV):
Ja. 2028 is in ieder geval heel ver weg en ik weet niet eens hoe oud ik dan ben, maar ik verwacht echt meer van de VVD. Mevrouw Visser komt hier met een verhaal dat er wel iets gebeurt, maar de files nemen toe en de investeringen van de VVD blijven totaal uit terwijl de geldkraan wel openstaat voor naheffingen aan Brussel, waar ze in Spanje onze wegen mee aanleggen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het is jammer dat de heer Madlener wat minder goed kan tellen vandaag, maar laat ik hem helpen. Ik noem deze projecten juist omdat er wel wat gebeurt. Ik noemde ook een aantal belangrijke verbindingen voor de komende jaren. Wat de VVD betreft, houdt het daar ook niet mee op. De heer Madlener geeft terecht aan dat de files toenemen en dat komt doordat de economie weer aantrekt. Dat is des te meer reden om door te gaan met de lastenverlichtingen en wat ons betreft, betekent dat ook meer geld naar infrastructuur. Dat kan helaas niet het komende jaar al gebeuren, maar als de economie verder aantrekt, ontstaat er meer ruimte en moeten wij kijken naar wat er meer met infrastructuur kan. Dat hebben we gedaan door een motie in te dienen bij de Algemene Financiële Beschouwingen, want daarin

hebben we aangegeven dat er nu al nagedacht moet worden. U hebt inderdaad gelijk: nu duurt het gemiddeld vijftien jaar voordat een weg wordt aangelegd. Gelukkig hebben we net de Omgevingswet aangenomen, want daardoor duurt het straks nog maar zeven jaar. Dat is een flink verschil. Het betekent wel dat we nu moeten gaan nadenken en investeren. Ik heb u graag aan mijn zijde bij mijn wens meer geld naar asfalt te laten gaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik dacht dat de VVD zich graag beriep op de zorgvuldige manier waarop zij het huishoudboekje en de portemonnee beheert. In 2025 is mijn dochter, die nu nog op de lagere school zit, inmiddels ruim afgestudeerd. Dat hoop ik althans. Toch zegt mevrouw Visser dat het haar oplossing voor de problemen met het geld in het infrastructuurfonds is om te bekijken of het geld dat eigenlijk in 2030 beschikbaar zou moeten komen, nu alvast gebruikt zou kunnen worden. Is dat volgens de VVD zorgvuldig beheer van het huishoudboekje? Wilt u echt geld uit de verre toekomst naar voren halen om het nu alvast uit te geven?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat heb ik helemaal niet gezegd. De VVD vindt dat we moeten gaan nadenken over 2028. We hebben ooit het MIRT-fonds verlengd, omdat we dachten dat we de Olympische Spelen wellicht naar Nederland zouden kunnen halen. Daarom is er voor die termijn tot 2028 gekozen. Voor sommige doemdenkers houdt de wereld misschien wel op na 2028, maar dat geldt zeker niet voor ons: de wereld draait dan absoluut nog door, net zoals de infrastructuurwereld. Dat betekent dat we moeten gaan nadenken over wat we dan gaan doen. Dat is de reden waarom wij hebben gezegd dat het MIRT, maar in ieder geval het Infrafonds, verlengd moet worden. Wat ons betreft blijft het echter niet bij een verlenging en gaan we ook kijken naar een verruiming. Dat speelt nog niet dit jaar, maar ook wij zien heel goed dat de files toenemen en dat daaraan wat moet worden gedaan, namelijk dat het MIRT-fonds wordt verruimd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dan zijn we het in zoverre met elkaar eens dat we allebei denken dat er ook in 2028 en de jaren daarna geld nodig zal zijn voor de mobiliteitsbehoefte van dat moment. De eventuele keuze voor de verlenging van het infrastructuurfonds is dan ook geen oplossing voor de vraagstukken van vandaag, want het zou heel onzorgvuldig zijn om dat geld nu al uit te geven. Er zijn grote tekorten geconstateerd bij het infrastructuurfonds. Als mevrouw Visser uitsluit dat het geld naar voren wordt gehaald, wat is dan volgens haar de oplossing van de tekorten die bijvoorbeeld door de Algemene Rekenkamer zijn geconstateerd?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het is jammer dat mevrouw Van Veldhoven niet aanwezig was bij het wetgevingsoverleg over het begrotingsonderzoek, want toen hebben we nadrukkelijk gesproken over de constateringen van de Algemene Rekenkamer en de vraag hoe die zich verhouden tot de constateringen van het ministerie en het infrastructuurfonds. Het is heel helder. In 2010 werd door Rutte I geconstateerd dat er voor 3,8 miljard aan achterstallig onderhoud was, zowel aan de vaarwegen als de spoorwegen en de wegen. Toen is gezegd: "Dat gaan we oplossen. We gaan dat doen door een deel van de vrije investeringsruimte uit 2028 al daarmee te vullen. Ten tweede gaan we ervoor zorgen dat ons dit niet meer overkomt. We gaan ervoor zorgen dat we voortaan bij iedere nieuwe beslissing ook de bijbehorende vervangings- en investeringsbehoefte in beheer en onderhoud structureel regelen."

De Kamer is daarin meegegaan. De Kamer heeft gezegd: die vrije investeringsruimte doen we, maar dan met name vanaf 2020. De Kamer heeft dat gedaan met het argument: "Beste minister, wij willen geen vertraging in projecten. Wij willen dat alle projecten doorgaan." Tegen de minister is toen gezegd dat zij moest bekijken of het met de methodiek die tot 2010 gehanteerd was, ieder jaar opgelost kon worden. Verdient dat de schoonheidsprijs? Nee. Maar is eraan gewerkt? Ja. Betekent dat dat er ruimte moet zijn voor beheer en onderhoud? Ja, absoluut. Dat moet je structureel regelen. Daarom heb ik ook gezegd dat het een goede zet was. We moeten daar nu dan ook mee doorgaan. Dit laat dus eens temeer zien dat het MIRT-fonds verruimd moet worden. Je hebt immers én beheer en onderhoud én nieuwe investeringen nodig.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Een korte feitelijke opmerking. Ik begrijp dat het voor de VVD-fractie met 40 leden makkelijk is om bij alle debatten aanwezig te zijn. Kleinere fracties lukt dat niet altijd.

De **voorzitter**:
U bent geëxcuseerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik blijf het merkwaardig vinden dat de VVD doet of er geen klimaatverandering, geen energieakkoord en geen vonnis in de klimaatzaak is wanneer we het over wegen, asfalt en auto's hebben. Ik hoor alleen maar zeggen: toenemende behoefte, de economie trekt aan en dus meer weer asfalt. Ik zou de woordvoerder willen vragen om daar toch eens op te reflecteren. Vindt de VVD net als GroenLinks dat het klimaatvonnis gewoon uitgevoerd moet worden? Zo ja, accepteert de VVD dan ook dat dat consequenties zal hebben voor hoe wij in Nederland het transport, ook dat over de weg, gaan organiseren?

De **voorzitter**:
Het antwoord mag puntig.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Nee, dat is het grote verschil tussen de VVD en GroenLinks. Ons beeld van hoe mensen zich moeten verplaatsen verschilt. Wij geloven er niet in dat mensen verplicht in het ov moeten stappen. Wij geloven dat mensen keuzevrijheid hebben als het gaat om mobiliteit. Het debat rond Urgenda is hier nadrukkelijk gevoerd. Mijn collega, de heer Dijkstra, ook aanwezig in deze zaal, heeft namens de VVD gezegd dat de rechter op de stoel van de politiek is gaan zitten. Wij hebben met elkaar een energieakkoord afgesproken. Daarmee zijn wij op de goede weg, bijvoorbeeld voor de mobi-

liteitssector. Die heeft ontzettende inspanningen gedaan en ligt op koers om de doelstellingen te halen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik constateer dat de VVD het uitvoeren van een vonnis van de rechter klaarblijkelijk gewoon niet nodig vindt. Ik wil dan graag een toelichting horen over de wijze waarop in de optiek van de VVD het transportgedeelte van het energieakkoord nu voortvarend wordt ingevuld.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Van Tongeren heeft blijkbaar ook niet opgelet hoe het zit met de rechtsstaat, want er worden ook stappen gezet door het kabinet als het gaat om het klimaatvonnis. Tot die tijd hebben wij met elkaar een aantal afspraken gemaakt, die bij mijn weten gewoon worden uitgevoerd. De transportsector spant zich in en gaat zich hiervoor inzetten. Er worden daarover allerlei afspraken gemaakt. De ene na de andere green deal wordt afgesloten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Noem er eens een?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Er liggen inmiddels al 155 green deals voor de transportsector. Wat gaan wij doen om ervoor te zorgen dat de CO_2-uitstoot wordt verminderd? Ik hoop dat mevrouw Van Tongeren zich hiervoor aan mijn zijde zal scharen. Ik noem bijvoorbeeld de lange vrachtwagens, de ecocombi's. Die zorgen voor 10% tot 15% CO_2-uitstootvermindering. Het mag alleen niet van Europa, want Europa, bijvoorbeeld Duitsland, wil haar eigen spoor beschermen. Ik verwacht dan van mevrouw Tongeren dat zij zich er in Europa voor gaat inzetten om ervoor te zorgen dat dit soort dingen wordt geregeld. Het gaat om innovaties in de Nederlandse transportsector die deze sector vooruithelpen en die gewoon winst opleveren. De transportsector in Nederland is hartstikke goed bezig en ligt op koers.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik hoor mevrouw Visser spreken over een reeks van projecten op de weg die in de komende jaren gerealiseerd worden. Dat is natuurlijk hartstikke mooi; ik ben daar ook blij mee. Er is ook geïnventariseerd welke knelpunten er in de regio's zijn op het spoor. Wij zien dat daar de treinen overvol zitten. In de schriftelijkevragenronde is bekend geworden dat de investeringen optellen tot 1 miljard. Daarbij hebben wij het echt alleen over het hoogstnodige. Dat lijkt veel geld, maar het is, pak 'm beet, een Blankenburgtunnel. Moeten nu al die regio's wachten tot na 2028 voordat de noodzakelijke investeringen in het spoor worden gedaan?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Zo'n zelfde lijstje is vanuit de regio gegeven als het gaat om wegenwensen en -projecten en de files. Ik ken dus het wensenlijstje. Wij krijgen het MIRT-overleg, waarin wij op deze specifieke onderwerpen ingaan. Ik ga ervan uit dat mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie dus ook voor de verruiming van het Infrastructuurfonds gaat. Ik hoor tot nu toe alleen medestanders om de geldpot voor infrastructuur te gaan verruimen. Dat is alleen maar goed nieuws.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Wij gaan er nog met elkaar over spreken, maar ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag. Moeten de regio's wachten tot na 2028? Komt de VVD met een voorstel om inderdaad te verruimen, om ruimte op de begroting te zoeken en om ervoor te zorgen dat de mensen in de regio niet meer in overvolle treinen hoeven te zitten? Brengen wij het daar ook op orde?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Dik-Faber kent mij als iemand die kijkt naar de ruimte die er is voor MIRT-projecten en naar wat er mogelijk is. Wij kijken altijd met een open blik naar wat er kan. Maar er is een geldpot, en als er geen ruimte is, moeten er gewoon keuzes worden gemaakt. Over de diverse projecten gaan wij met de andere fracties in discussie. Ik kan nog wel een aantal andere projecten noemen, niet alleen in de regio. Ik noem bijvoorbeeld een groot project rond Schiphol. Op Schiphol word je ook bijna van het perron afgegooid. Zo is er nog een aantal projecten te noemen, ook wegenprojecten en projecten voor sluisbediening. Ik ken dus nog wel een aantal wensen en eisen uit diverse hoeken, zaken waarvan mensen zeggen dat ze echt noodzakelijk zijn. Wat de VVD betreft toont dit het nut en de noodzaak van investeringen in infrastructuur aan. Wij moeten opnieuw bekijken of daar niet meer geld naartoe zou moeten.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Op dat punt wil ik mevrouw Visser van de VVD steunen. Het CDA kan zich daar zeer zeker in vinden en ziet ook de lastige afweging: er moet dan wel geld bij, en waar komt dat vandaan? Wat betreft de files het volgende. Het CDA heeft altijd gezegd dat wij weer meer in de file zullen staan zodra de economie aantrekt. Het KiM geeft dat nu heel duidelijk aan. De minister was ook bij Pauw te zien in verband met deze problematiek. Misschien kunnen het CDA en de VVD elkaar hierin vinden. Vindt mevrouw Visser dit geen onderwerp waarbij wij de minister van I en M eigenlijk op pad moeten sturen naar minister Dijsselbloem met de boodschap: luister, wij hebben een probleem, en als wij hiervoor niet meer ruimte krijgen, lopen wij gewoon heel veel geld mis in de toekomst, verliezen wij geld door de files? Kunnen we daarin samen optrekken?

Mevrouw **Visser** (VVD):
De motie die de heer Harbers namens de VVD heeft ingediend bij de Algemene Financiële Beschouwingen — wat daartoe de geëigende plek is — is daarvoor ook bedoeld. De motie, die Kamerbreed is aangenomen, is bedoeld als een steuntje in de rug om dit onderwerp geagendeerd te krijgen. We zullen daarin uiteindelijk wel keuzes moeten maken. We hebben hier immers geen geldboom staan waar we wat geld uit kunnen plukken. Een en ander geeft inderdaad aan dat de files toenemen. Het klinkt gek, maar dat is een goed teken, want het betekent dat de economie aantrekt. Om die reden heeft de VVD de belofte gedaan om er, samen met de PvdA, voor te zorgen dat het land uit de crisis wordt geholpen. Daarvoor zijn enkele maatregelen nodig geweest die iets minder leuk waren, maar nu is het tijd om

te kijken naar de toekomst en om ruimte voor investeringen in de toekomst mogelijk te maken.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik steun de VVD in die ambitie. Ik kan niet zo goed rekenen vanavond, maar ik weet wel dat de VVD, behalve geld uit het Infrafonds halen, met al die accijnsverhogingen ook de lasten voor de automobilist flink heeft verhoogd. Enerzijds zegt mevrouw Visser geld uit het Infrafonds te halen en anderzijds zegt ze de automobilist ook nog eens zwaarder te belasten. Wanneer stopt de VVD nu eens met de automobilist als een melkkoe te behandelen?

Mevrouw **Visser** (VVD):
De heer Madlener weet het altijd mooi te typeren. We geven volgend jaar echter 5 miljard aan lastenverlichting terug. Ook de automobilist kan daarvan profiteren. Dat is een heel mooie, maar ook verdiende teruggave aan iedere Nederlander die de afgelopen jaren de crisis heeft meegemaakt en die daarvoor heeft moeten bloeden. Dat begint qua lastenverlichting met deze eerste stap.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik weet niet precies hoeveel miljard er door de VVD is bezuinigd, maar dat was in de orde van grootte van 10 tot 20 miljard. Nu komt mevrouw Visser met een fooi, met een sigaar uit eigen doos. Ik heb het echter specifiek over de automobilist. De VVD laat de automobilist fors meer accijnzen betalen. Wanneer gaat de VVD de automobilist nu eens compenseren?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Als je kijkt naar de Macro Economische Verkenning en je ziet het staatje waarin is aangegeven wat er is omgebogen, vooral door hervormingen, zie je dat daar de grote winst zit van dit kabinet. Dat is mede gedaan met een aantal partijen in deze Kamer. We hebben een aantal hervormingen op het gebied van zorg en wonen doorgevoerd. Daarvoor hebben we de PVV niet aan onze zijde weten te vinden. Doordat we die ruimte hebben weten te creëren, kunnen we nu lastenverlichtingen doorvoeren. Wat ons betreft gaan we daarmee door en zullen de 8 miljoen automobilisten in Nederland daarvan uiteindelijk kunnen profiteren. Met 5 miljard kom je een heel eind.

Ik was nog aan het begin van mijn bijdrage. Ik was bij het goederenvervoer en ik noemde een aantal voorbeelden van zaken die daarbij kunnen helpen. Zo is de aanbesteding voor de zeesluis in IJmuiden gestart. Dat is heel belangrijk, ook voor de omgeving rondom Amsterdam. Maar ook het feit dat Duitsland eindelijk is begonnen met het derde spoor, de verlenging van de Betuweroute, is een belangrijk startschot om zo het goederenvervoer over het spoor een steuntje in de rug te geven. Los van diverse projecten zijn er ook enkele stations opgeleverd. We zien ook dat er een belangrijke slag is geslagen als het erom gaat dingen makkelijker te maken, de regeldruk te beperken en procedures voor burgers en bedrijven te versnellen. Dat is de Omgevingswet. Dat klinkt heel saai, maar die maakt het leven stukken makkelijker. Ik noemde al het voorbeeld van de wegprojecten: van vijftien jaar naar zeven jaar, dat is meer dan de helft korter. Dat zijn belangrijke winstpunten, niet alleen qua concrete projecten, maar ook als het erom gaat het leven in Nederland voor iedereen weer een beetje gemakkelijker te maken. Al deze investeringen dragen bij aan de positie van Nederland bij het World Economic Forum en op het lijstje van de meest concurrerende economieën in de wereld. Wij hebben inmiddels de beste snelwegen, de beste haveninfrastructuur en een luchthaven waar iedere partij, of het nu Dubai of Turkije is, met enige jaloezie naar kijkt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
D66 is samen met de VVD voorstander van deregulering waar dat kan. Dan is het natuurlijk wel erg belangrijk dat je voldoende handhavingscapaciteit hebt om ervoor te zorgen dat de gerechtvaardigde belangen ook goed worden beschermd. Wat vindt de VVD in deze context van de bezuinigingen op de Inspectie Leefomgeving en Transport?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik heb het amendement gezien. Allereerst gaat het erom te kijken naar wat de handhavende instanties doen, op welke wijze zij hun werk uitvoeren en wat daarvoor nodig is. Als de vraag van mevrouw Van Veldhoven is of ik haar amendement steun, ben ik heel benieuwd naar haar toelichting op wat vier fte erbij betekent. In principe gaat het om de vragen: hoe voert een toezichthouder zijn taken uit, heeft men voldoende instrumenten om die taak goed te kunnen uitvoeren en welke handhavingsfilosofie voert men daarbij in en daarmee ook uit?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Mijn vraag was meer algemeen en ging niet specifiek over het amendement, dat ik straks overigens graag zal toelichten. De inspectie heeft een toenemend belang en heeft er steeds meer taken bij gekregen. Ik kan zo een lijstje maken met een stuk of vijf taken die de inspectie erbij heeft gekregen. Vandaar bleek uit het Fyra-rapport dat bij de inspectie maar één fte beschikbaar was om dat hele traject goed te volgen. Wij gaan nog uitgebreider over de Fyra spreken, maar in de context van al die zaken vraag ik een uitspraak van de VVD. Vindt mevrouw Visser een bezuiniging logisch en voor de hand liggend in de context van deregulering die gepaard moet gaan met handhaving, waarbij wij de ILT allerlei extra taken geven?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik wil het wat breder trekken. Wij hebben ook een discussie gehad over de kosten en de kostentoerekening van bijvoorbeeld de NVWA, de betekenis daarvan voor de concurrentiepositie en de vraag waar zo'n inspectie nou op toeziet. Als mevrouw Van Veldhoven een discussie wil voeren over de manier waarop wij de handhaving in Nederland geregeld hebben, over de vraag of wij voldoende instrumenten hebben en over de filosofie waarop dat gebaseerd is, maar ook hoe dat wordt toegerekend, dan vind ik dat prima. Daarover heeft de VVD samen met de PvdA ook een motie ingediend ten aanzien van de NVWA. Ik wil uit het feit dat er meer taken bij komen, echter niet automatisch concluderen dat er ook direct zoveel fte bij moet. Volgens mij is dat steeds een afweging: welke taken heb je, wat heb je daarvoor nodig en hoe kun je de handhaving anders organiseren? Er zijn heel veel mogelijke manieren om handhaving

te organiseren. Je kunt heel veel met handhavingscommunicatie doen. Maar als je iets verbiedt, moet je ook kunnen handhaven en heb je daar mensen voor nodig, dat klopt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Iets waarover GroenLinks en de VVD allebei wel enthousiast zijn, zijn een aantal innovaties van Nederlandse bodem. Ik ben volgens mij al vanaf 2011 met de heer Elias opgetrokken om een bepaalde lucht- en ruimtevaarttechniek die aan de TU Delft ontwikkeld is en toegepast wordt op vrachtauto's — SideWing van Ephicas — in Nederland toegepast te krijgen. Er is één ondernemer in Noord-Holland die ermee rijdt. De lift van vliegtuigvleugels wordt hierbij gebruikt om de aanhanger wat op te tillen. Dat levert 10% tot 15% brandstofbesparing op. Ik heb de minister herhaaldelijk gevraagd om te proberen te helpen te bemiddelen. Er hoeft geen geld heen, maar het zit wel op toelating op de weg. Inmiddels zijn ze uitgeweken naar België. Ik denk dat wij dat allebei jammer vinden. Er is er nog zo één. De fabriek staat nog in Castricum. Dat zijn horizontale windmolens ...

De **voorzitter**:
En uw vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Of de VVD daadwerkelijk met GroenLinks, behalve in woorden, wat actiever wil optreden om ervoor te zorgen dat deze innovaties die van Nederlandse bodem zijn, ook in Nederland op de markt komen!

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik begrijp uit de bijdrage van mevrouw Van Tongeren dat de heer Elias hiervan ook voorstander was. Dan ga ik ervan uit dat het een goed voorstel was. Uiteraard zijn alle blikken erop gericht om Nederland innovatiever te maken. Als dit soort dingen kan helpen om onze transportsector en onze economie te versterken, kijken wij daar uiteraard naar. Ik ben heel benieuwd wat dit precies tegenhoudt, maar ga dat zo vast van u horen. Later kom ik hier in mijn bijdrage ook op terug als ik inga op innovatie en dingen mogelijk maken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben blij om dat te horen. Als het antwoord van de minister niet zodanig is dat wij denken dat het vanzelf goed komt met deze twee voorbeelden of het voorbeeld van mevrouw Visser, kunnen wij mogelijkerwijs op dit onderwerp wel samen optrekken.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Wie weet!

Voorzitter. Ik was gebleven bij de mooie infrastructuur in Nederland, niet alleen fysiek, maar ook digitaal. Eindhoven is niet alleen de slimste regio van de wereld. Samen met alle diverse internetknooppunten die wij in Nederland hebben, zorgt dat ervoor dat wij naast Schiphol, de Rotterdamse haven en Eindhoven als brainport eigenlijk ook een digitale mainport erbij hebben gekregen. Daar mogen wij best trots op zijn. Je hoeft de grens maar over te rijden, naar Antwerpen of Keulen, en je ziet wat er gebeurt als je daarin niet voldoende investeert. Je staat vast of je rijdt door allerlei hobbels omdat de wegen niet goed onderhouden zijn. Zonder transport staat alles stil, is een gevleugelde uitdrukking in de transportsector. Dat klopt, want 17 miljoen Nederlanders hebben de wegen, fietspaden, rails en vaarwegen gewoon nodig om zich te kunnen verplaatsen. Een aantal collega's noemde net al het feit dat vorige week de filecijfers bekend zijn geworden. Wij zien dat het reistijdverlies door de economische groei, op zich een goed teken, kan toenemen met maar liefst 45% ten opzichte van dit moment in het jaar 2014.

Wij vinden dat niet acceptabel. Wij moeten er dus voor zorgen dat er investeringen in infrastructuur worden gedaan en ook vooral in de toekomst. Kijk naar nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals zelfsturende auto's, drones, deelauto's, langere vrachtwagens en grotere containerschepen. Je ziet steeds meer innovaties in die sector zelf die vragen om aanpassing, ook van de huidige infrastructuur. Met die blik moet je ook bekijken welke opgaven er nog liggen, niet alleen in beheer en onderhoud, maar ook in de vervanging. Ook de gehele mobiliteitsketen wordt steeds anders. Wij hebben in de afgelopen periode nadrukkelijk discussie gevoerd over de taxiwetgeving. Je ziet dat door een aantal nieuwe toetreders zo'n hele keten ineens heel anders kan gaan opereren. Er liggen dus volop kansen.

"Slimmer" gaat niet alleen over de toekomst. "Slimmer" betekent ook het wegnemen van kleine ergernissen in het hier en nu bij de automobilist, bij de reiziger en bij ondernemers. Ik noemde net al de NVWA, waarvoor mijn collega mevrouw De Boer en mevrouw Jacobi van de PvdA al eerder aandacht hebben gevraagd. Daarnaast noem ik buitenlandse kentekens die op de Nederlandse wegen rijden en die niet kunnen worden beboet. Dat zijn allemaal van die ergernissen waar we hoognodig iets aan moeten doen. Dat is een kleine moeite en wat ons betreft een groot gemak. Op een aantal van die punten zullen wij terugkomen in onze bijdrage.

Ik had het net over de toekomst van de mobiliteit. In een interruptie hebben wij het er ook over gehad dat het hoognodig is om te kijken naar verlenging en wat ons betreft ook naar verruiming van het Infrafonds. Het gaat niet alleen om het borgen van het beheer en onderhoud, want dat is gewoon een kerntaak van de overheid op al die modaliteiten. Het gaat ook om nieuwe verbindingen en vooral om de bereikbaarheid van onze mainports. In het Mobiliteitsbeeld, dat vorige week is verschenen, zie je dat in de regio's rondom Schiphol, rondom de Rotterdamse haven en rondom Eindhoven echte knelpunten ontstaan. Wij willen die mainports bereikbaar houden, zowel nu als in de toekomst. Daarom moeten wij niet alleen kijken naar de huidige situatie en de huidige infrastructuur, maar ook voorsorteren op toekomstige ontwikkelingen en de zogenoemde "intelligent transport systems". Afgelopen weekend is software goedgekeurd door de RDW en in Europa om een nieuwe model van de Tesla Model S autonoom te laten rijden. Ik weet niet of u het filmpje nog kent van vijftien jaar geleden waarin aan mensen werd gevraagd of zij dachten dat zij de mobiele telefoon zouden gebruiken. De minister kent dat filmpje. Mensen zeiden: nee, absoluut niet, ik wil helemaal niet bereikbaar zijn, wat moet ik ermee. Dat was vijftien, twintig jaar geleden. Ik kijk nu naar al mijn collega's en zie dat bijna iedereen aan zijn telefoon of zijn iPad zit. Het zegt dus iets over hoe snel dingen gaan. De zelfsturende auto

leek altijd heel ver weg, maar het feit dat de software nu al is goedgekeurd, geeft eigenlijk al aan dat het waarschijnlijk sneller gaat dan wij zelf kunnen bevatten.

Wij weten heel veel niet. Wij weten dat er heel veel moet gebeuren, vooral in Europa, als het gaat om standaardisering van specificaties, van producteisen en ook in nationaal verband, als het gaat om onze eigen wetgeving. In Nederland moet je met twee handen aan het stuur zitten. De wetgeving gaat uit van een bestuurder, een fysiek persoon. Als je daarvan blijft uitgaan, dan zal die zelfsturende auto er in Nederland niet komen. Ook doen er zich allerlei vraagstukken voor. Wie is aansprakelijk bij een ongeluk? Wie is eigenaar van de informatie? Is dat degene die in die auto stapt? Is dat de auto zelf? Is dat de softwarefabrikant? Het zijn allerlei vraagstukken waarvan wij heel veel nog niet weten, maar wat ons betreft is dat geen reden om er niet aan te beginnen. Wij zien vooral de voordelen, want het betekent een ontzettend grote maatschappelijke kostenbesparing doordat de verkeersveiligheid verbetert, de doorstroming verbetert en de reistijd anders kan worden ingezet. Mensen die nu zijn aangewezen op anderen of op bepaald openbaar vervoer, kunnen daar veel makkelijker van gebruikmaken.

De minister heeft uitgesproken hierin koploper te willen zijn in Nederland en daarmee ook in Europa. Zij wil diverse pilotprojecten doen tijdens het Europese voorzitterschap volgend jaar en daaraan ook aandacht geven. Wij onderschrijven dat, maar wij denken dat er meer nodig is, namelijk het aanpakken van wet- en regelgeving en ook het nu al daadwerkelijk aanpakken van de infrastructuur. Wij moeten nu al kijken wat er nodig is. Straks hebben wij wel de wetgeving aangepast, maar constateren wij met elkaar dat het handboek soldaat van Rijkswaterstaat nog niet is aangepast en dat al onze aanbestedingen waarmee wij nu bezig zijn, bijvoorbeeld die belangrijke verbindingen, nog in een ouderwets jasje zitten conform het oude handboek soldaat van Rijkswaterstaat. Die projecten worden over vijf tot zeven jaar gerealiseerd. Wie weet hoe de wereld er dan uitziet. Kijk ook nu al of je in die aanbestedingen daarvoor ruimte kunt inbouwen.

Dat komt misschien ook tegemoet aan de vraag van mevrouw Van Tongeren. Wij hebben nu al innovaties van Nederlandse bodem, bijvoorbeeld op het gebied van geluidshinder. Ik weet dat collega's hier ook al schriftelijke vragen over hebben gesteld. Het gaat over een bedrijf dat iets heeft ontwikkeld om geluidshinder tegen te gaan dat al getest is in het oosten van het land en gewoon voldoet. Deze ondernemer is al ongeveer vier jaar bezig, maar het past niet in het handboek soldaat van Rijkswaterstaat en dat is doodzonde. Want het zijn innovaties. Het kan sneller. Dus kan de minister bekijken of in de huidige brede wetgeving van I en M "doelwetgeving" kan worden geïntroduceerd in plaats van middelenwetgeving? Want deze mijnheer komt er niet doorheen omdat wij hebben voorgeschreven dat er een geluidsscherm, een geluidswal moet zijn in combinatie met stil asfalt, maar deze mijnheer heeft helemaal geen geluidsscherm of geluidsberm, die heeft stenen die hij in de weg plaatst. Dat voldoet dus helemaal niet en past niet in dat denken.

Dus mijn vraag is: inventariseer binnen het hele domein van I en M of je dit soort wetgeving nu al kunt aanpakken. Maar mijn vraag is ook: ga nu al in de aanbestedingen bekijken of je klaar bent voor die zelfsturende auto's. Want met de matrixborden die nu boven de weg hangen en vaak niet worden gebruikt, gaan wij het niet redden met die zelfsturende auto's. Dus mijn vraag aan de minister is: zorg ervoor dat er nu al een aantal zaken in die Aanbestedingswet worden geregeld en bekijk welke infrastructurele aanpassingen nu al nodig zijn om Nederland klaar te maken om die zelfsturende auto's of intelligente transportsystemen te kunnen invoeren. Dan gaat het op dit moment vooral over aanpassingen aan de wegkant.

Maar slimme wegen vragen ook om slimmere verbindingen met het onderliggende wegennetwerk. Wij houden de files bij op de rijkswegen. Sinds kort worden ook de files bijgehouden op de provinciale wegen. Die ontlopen elkaar totaal niet. Ze zijn even groot. Wij kunnen hier dus heel veel doen aan die rijkswegen. Dan kun je mooi doorrijden op de A-wegen, maar dan sta je stil op de N-wegen. Wij hebben daar vorig jaar al aandacht voor gevraagd en nu doen wij dat weer. Nu lezen wij dat wij een MIRT-project organisch bouwen en een MIRT-project Lelystad vastgoedbedrijf gaan doen. Dat is allemaal prachtig, maar wij missen een MIRT "hoe zorgen wij ervoor dat wij het onderliggende wegennetwerk en het rijksnetwerk met elkaar kunnen verbinden?". Daar worden nu geen afspraken over gemaakt. Wij hebben daar nog een keer specifiek naar gevraagd. Onze vraag aan de minister is: kan dit gewoon een integraal onderdeel worden van het MIRT en van de overleggen met alle regio's? Kunnen wij daarbij de afspraak maken dat, als wij in de A-wegen investeren, zij in de N-wegen investeren?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben blij dat de VVD eindelijk een keer aandacht vraagt voor de provinciale wegen. Die zijn behalve onveilig ook nog belangrijk, maar ook filegevoelig. Maar het probleem is dat de provincies wel opcenten vragen aan de automobilist, maar die vaak helemaal niet besteden aan de wegen. Vindt mevrouw Visser ook niet dat de provincies, die de automobilist zo zwaar belasten met die opcenten, dat geld uitsluitend zouden moeten besteden aan wegenaanleg?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik ga hier geen Provinciale Staten spelen. Bepalen waar het geld aan besteed wordt, is namelijk de taak van Provinciale Staten en de provinciebestuurders. Maar het is inderdaad altijd een doelwetbelasting geweest, bedoeld om aan wegen te besteden. Hetzelfde geldt voor de BDU. Het gaat om die ruim 1,5 miljard die wordt opgehaald door de provincies, maar ook om die 2 miljard die wij vanuit het Rijk oversluizen naar de provincies om te investeren in het ov. Ik vind dat wij die twee dingen moeten samenvoegen en afspraken moeten maken over de manier waarop dat geld wordt besteed in het kader van de bereikbaarheid. Maar dat moet concreet worden ingevuld waar dat hoort: bij Provinciale Staten. Wij hebben in Nederland afgesproken dat daar de verantwoordelijkheden liggen. De heer Madlener heeft zelf in de gemeenteraad gezeten. Ik denk dat hij het zelf ook altijd prettig vond dat hij zijn wethouder op zaken kon aanspreken en dat dat niet vanuit deze plenaire zaal met 150 Kamerleden gebeurde.

De heer **Madlener** (PVV):
Het is wel de avond van de loze beloften van de VVD, want zij snijdt het terechte punt aan dat de provincies meer moeten doen om die provinciale wegen veiliger en beter te maken. De provincies halen geld op bij de automobilist, maar besteden dat aan heel andere dingen. Mevrouw Visser zegt: ja, ik vind dat zij dat moeten doen. Maar als ik haar dan vraag of zij bereid is daar een voorstel voor te doen, dan zegt zij: nee, dat moeten ze zelf weten. Zo komen wij toch nergens?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Nee, ik heb gezegd dat ik hier geen Provinciale Staten ga spelen. De verantwoordelijkheid ligt daar. Ik ga ervan uit dat de PVV dit onderwerp ook in haar Provinciale Staten agendeert. De VVD zal dit onderwerp ook namens al haar leden agenderen. Als zij vinden dat de colleges daar onvoldoende geld aan besteden, dan zullen zij dat daar moeten agenderen. Ik ga niet hier het werk overdoen van twaalf provincies, die daar hun keuze in maken. Als de heer Madlener zegt dat er afspraken moeten worden gemaakt over de bereikbaarheid, dan ben ik het daar absoluut mee eens. Ik vind het heel gek dat we een specifieke belasting heffen voor de wegen en dat we vanuit het Rijk ieder jaar ook nog eens 2 miljard voor vervoer naar de provincies overhevelen in het kader van de brede doeluitkering, maar dat we niet met elkaar afspreken wie wat doet: als wij gaan investeren in die A-wegen of in het spoornet, wat gaat u dan doen? Welke afspraken maken wij dan? Boter bij de vis. Ik heb liever dat dát in het MIRT komt te staan dan de zaken die ik net noemde, zoals organisch bouwen. Ik vind het allemaal prachtig, maar daar is het MIRT niet voor bedoeld.

Ik had het over innovaties in de auto-industrie, maar wat ons betreft geldt dat voor de hele mobiliteitsketen. Mobiliteit raakt namelijk steeds meer geïntegreerd. Ik noemde al het voorbeeld van de taxi's dat afgelopen jaar speelde. Nieuwe toetreders komen met een nieuwe dienst die de hele branche overhoop kan halen. De verkokering van het ov zien we terug in de structuur van de Wet personenvervoer: er is een onderdeel taxi, een onderdeel tram, een onderdeel bus en een onderdeel trein. Dat houdt vooral zichzelf in stand. Daar zitten ook geen kruisverbanden tussen. Nieuwe aanbieders op het gebied van deelauto's, zoals Car2Go, of dienstenmakelaars, zoals Uber, zijn in staat om nieuwe doelgroepen te bereiken en nieuwe diensten te bieden. Dat gebeurt allemaal zonder overheidssubsidie. Dat kan door gewoon te luisteren naar wat de klant wil. Die klant wil gemakkelijk van A naar B zonder gedoe.

Wat ons betreft is het dus hoog tijd dat we gaan kijken wat er anders kan in die verkokerde, traditionele ov-wetgeving. We geven immers 2 miljard per jaar uit via de BDU maar ook 2 miljard aan het spoor. Met elkaar geven we dus 4 miljard uit en de reiziger is nog steeds niet tevreden. Dat komt doordat er niet altijd geluisterd wordt naar die reiziger en er soms ook gewoon een slecht product wordt geleverd. Andere partijen zijn in staat om wel te luisteren en een goed product te leveren. Wat let ons om een Car2Go, of de Leaseplannen van deze wereld of allerlei andere dienstverleners die iets doen op het terrein van mobiliteit of die iets doen met de inzet van mensen, met nieuwe ideeën te laten komen en initiatieven te laten nemen? Wat ons betreft gaan we breder experimenteren dan met alleen de taxiregelgeving. Binnen de hele ov-wetgeving moeten we gaan experimenteren met regelvrije zones voor het ov, zodat de reiziger daadwerkelijk iets te kiezen heeft, we belastinggeld effectief besteden en men een goed product krijgt tegen een redelijke prijs. Ziet de minister mogelijkheden om te komen tot experimenten met regelvrije zones voor het ov? Dus niet alleen binnen het bestaande ov maar ook breed daarbuiten, zodat ook andere partijen uitgenodigd worden om daaraan invulling te kunnen geven.

Dan kom ik bij de mainports: Schiphol, Rotterdam en Brainport Eindhoven. Samen vormen zij een ontzettend groot onderdeel van het verdienmodel in Nederland. Wat ons betreft moeten we doorgaan met het faciliteren van de bereikbaarheid van die drie mainports. We hebben de brief gekregen over de bereikbaarheid van Schiphol. Er wordt ingezet op een aantal maatregelen zoals crowdmanagement; hoe beheers je de stromen op het station? Wat ons betreft is er wel meer nodig. Hoe ziet de minister dat voor zich? Schiphol is inmiddels een verkeersknooppunt geworden. Het is niet alleen een knooppunt voor vliegtuigen maar ook voor treinreizigers. Is er niet al op kortere termijn meer nodig om Schiphol bereikbaar te houden als verkeersknooppunt?

Dat is niet het enige. In de afgelopen periode is veelvuldig gesproken over Schiphol en Air France-KLM. Wij vinden dat de toekomst van Schiphol rooskleurig moet blijven. Daarvoor zien wij volop kansen — de bal ligt ook vooral bij Schiphol — maar wij hebben ook zorgen. De overheid heeft de afgelopen periode heel veel regels opgelegd. Is de minister bereid om te bekijken of we in Nederland koppen op Europese regelgeving hebben gezet waardoor Schiphol op achterstand wordt gezet ten opzichte van andere luchthavens? Ik heb het niet over de jaarlijkse benchmark van SEO die kijkt naar veiligheidskosten et cetera, maar vooral over de eisen op het gebied van milieu- en veiligheidswetgeving die niet aan andere Europese luchthavens worden opgelegd. Zetten we Schiphol, en zodoende ons verdienmodel, daarmee niet op achterstand? Is de minister bereid om daarnaar te kijken?

In dat licht wil ik nog even kort stilstaan bij de brief die we vandaag hebben gekregen over Eindhoven Airport. In Nederland hebben we, vijf jaar lang, met elkaar afspraken gemaakt om een aantal dingen te doen. Al die afspraken worden nagekomen. Eindhoven Airport gaat er zelfs nog verder in. Het verbaast me dat dan alsnog wordt gezegd: eigenlijk zijn die afspraken niks waard; we gaan er toch nog een aantal dingen van afsnoepen. Iedere partij die hier in de Kamer zijn mond vol heeft van "het blauwe gevoel" van Air France-KLM, zou ook hierbij dat blauwe gevoel moeten krijgen. Daar zit namelijk ook een homecarrier: Transavia, van de KLM Groep. Ik vind het onbestaanbaar dat de groei van Eindhoven Airport wordt beperkt, juist ook als we weten dat de groei van Schiphol sneller gaat dan verwacht. Twee weken geleden hebben we een gesprek gehad met de heer Alders, die duidelijk aangaf dat Lelystad Airport waarschijnlijk nog te laat komt voor de opvang van de groei van Schiphol. Hoe rijmt de minister deze twee dingen met elkaar? Hoe kun je aan de ene kant constateren dat de groei van Schiphol sneller gaat en aan de andere kant de groei van Eindhoven Airport beperken?

Ik heb nog een tweetal specifieke vragen betreffende het goederenvervoer. Wij hebben signalen gekregen dat de

aanbestedingsprocedure voor de sluizen in Delden en Hengelo, beide in Twente, loopt maar dat er grote onduidelijkheid is over de bereikbaarheid. Klopt dat? Welke maatregelen worden daar genomen? Verder vraag ik in hoeverre het routeringsbeleid voor gevaarlijke stoffen in Nederland nu nog voldoet, ook gelet op de Europese wet- en regelgeving op dat punt.

Ik sta kort nog stil bij de Rotterdamse havens, maar vooral bij het spoorgoederenvervoer dat daarvandaan vertrekt. Mijn collega mevrouw De Boer heeft eerder al aandacht gevraagd voor de gebruiksvergoeding die de spoorvervoerders moeten betalen. Ook door de recente ACM-uitspraak worden vooral de vervoerders van zware goederen nog meer belast. Zij zullen het in de komende jaren heel zwaar krijgen. Is er ruimte om te bekijken hoe deze spoorvervoerders toch tot een goed product kunnen komen? De heer Smaling gaf aan dat hij graag had dat het goederenvervoer niet over de weg maar bijvoorbeeld over het spoor gaat. Wellicht kan de SP hier dus in meedenken. We overwegen een amendement of een motie op dit punt om de goederenvervoerders in dezen tegemoet te komen. Wellicht is er echter ook wet- en regelgeving nodig om dat te realiseren. We vragen de minister of zij bereid is om daarnaar te kijken.

In het kader van "kleine moeite, groot plezier" heb ik nog een aantal specifieke punten waarop we ons willen richten. Ik noem onder andere de aanpak van verkeershufters. Begin dit voorjaar hebben we daarvoor een aanpak ingediend. De minister van I en M en de minister van Veiligheid en Justitie zouden met een reactie daarop komen. We zijn benieuwd wat daaraan is gedaan. Mensen betalen hun verkeersboete als hun auto in beslag wordt genomen. Dat schijnt inmiddels de effectiefste maatregel te zijn. Zo hadden we nog een aantal van dit soort maatregelen voorgesteld. We zijn benieuwd naar de voortgang van die aanpak. Wanneer kunnen we de invulling daarvan zien?

Een ander punt is een motie over een rechtvaardiger boetesysteem die is ingediend in het VAO in juni van dit jaar en die ook is aangenomen: hoe zwaarder de overtreding, hoe hoger de boete en hoe vaker een overtreding is begaan, hoe hoger de boete. Wat is wat dit betreft de stand van zaken?

Ik kom op volgens mij de grootste ergernis van iedere automobilist in Nederland: de A2. Overdag kun je daar 100 km/u rijden. 's Avonds kun je daar 130 km/u rijden, totdat je ineens een bord mist — volgens mij is dat ongeveer bij hectometerpaaltje 42,0 — dat aangeeft dat je maximaal 100 km/u mag rijden. Heel veel mensen missen dat bord. Wanneer kunnen de matrixborden op dat traject gewoon aan, zodat voor iedereen duidelijk is wat de toegestane maximumsnelheid is? Het is namelijk ook de moneymaker van Nederland als het gaat om de verkeersboetes. In het afgelopen jaar waren dat er 48 miljoen. Hoe zorgen we ervoor dat die onduidelijkheid wordt weggenomen? Maar vooral ook: hoe zorgen we ervoor dat we de snelheid op dat traject kunnen gaan verhogen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Eerst hadden we de VVD die het niet nodig vond om een bij voorraad uitvoerbaar vonnis van de rechter uit te voeren. Nu hebben we de VVD die zegt: ja, je moet je min of meer wel aan de wetten houden in Nederland, maar als er een afspraak is over hoe hard je mag rijden, dan hoeft dat opeens niet. Klopt dat? Of vindt de VVD met GroenLinks dat alle Nederlanders zich in principe gewoon aan alle wetten te houden hebben?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Je moet je gewoon houden aan de snelheidswetgeving. Als je je daar niet aan houdt, krijg je een verkeersboete. Maar wij pleiten wel voor duidelijkheid op het traject. Ik noemde een voorbeeld. Je rijdt er midden in de nacht. Ergens aan de kant van de weg staat iets wat je niet kunt zien, want het is een bord. Je rijdt er in een flits voorbij en je mag ineens maar 100 km/u, terwijl je dat helemaal niet hebt gezien. Het is de breedste snelweg van Nederland. Het is de mooiste snelweg van Nederland. Een vliegtuig kan er zo op landen op weg naar Schiphol. Aan de zijkant liggen wat groene weilanden ...

De **voorzitter**:
We raken allemaal geëmotioneerd.

Mevrouw **Visser** (VVD):
... en je mist dat bord en denkt nog steeds dat je er 130 km/u mag.

De heer **Madlener** (PVV):
Flits!

Mevrouw **Visser** (VVD):
Precies, je vindt vervolgens een mooie brief van het CJIB in je brievenbus. Wat ons betreft is dat onbestaanbaar.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Als dezelfde clementie ook gegeven wordt aan mensen in de bijstand, die ook weleens een klein lettertje onderin missen, zou ik hiermee nog enige coulance hebben, maar die onduidelijkheid is natuurlijk op instigatie van de VVD zelf georganiseerd. Dat was de partij die ervoor pleitte dat er per se harder gereden moest worden en dat dit met heel kleine stukjes tegelijkertijd moest gebeuren. Het klimaatvonnis van de rechter wordt genegeerd, het klimaatprobleem wordt genegeerd en nu wordt er ook nog gezegd dat we, als mensen zich niet aan de wet kunnen houden, de wet maar naar boven toe moeten veranderen. Veel makkelijker is gewoon je cruisecontrol op 100 km/u zetten en doorrijden: niks boetes. Is de VVD dat niet gewoon met GroenLinks eens? En is dit eigenlijk geen salamitactiek om uiteindelijk op ... Ja, waar eindigt het? 150 km/u op alle wegen in Nederland? Zijn we dan tevreden?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Van Tongeren haalt er van alles bij, maar laat ik het heel helder houden. Je lost het op door het gewoon op 130 km/u te houden. Dat is ook de maximumsnelheid in Nederland. Die is niet 100 km/u maar 130 km/u. Ik zei zonet al dat dit ongeveer het mooiste stukje snelweg van Nederland is, en het breedste stukje snelweg van Nederland. Het is hoog tijd dat we dit daar gaan realiseren. Ik maak bezwaar tegen de uitspraak van mevrouw Van Tongeren over het

klimaat, want we zijn hartstikke goed op weg. Mevrouw Van Tongeren doet een beetje alsof het hel en verdoemenis is in Nederland, maar we zijn ongeveer het rijkste land ter wereld, met de hoogste levensverwachting van de hele wereld. Dat hebben we voor elkaar gekregen doordat we het hier gewoon goed op orde hebben en met gezond boerenverstand blijven kijken naar allerlei maatregelen. We hebben met elkaar een goed pakket afgesproken voor het klimaat. Dat komen we na. Dat blijkt ook uit alle doorberekeningen, ook voor 2030.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Gisteren was de VVD op televisie, op de radio en in de kranten en vanmorgen was zij ook op televisie: beste automobilisten, we zijn eruit in de coalitie, we hebben voor u geregeld dat u 130 km/u mag gaan rijden op dat stukje A2. Ik dacht als CDA'er: dat is heel fijn, want wij hebben de minister in schriftelijke vragen verzocht om dat probleem van de onduidelijkheid op te lossen. En nu hoor ik hier dat het eigenlijk een vraag is van de VVD aan de minister: beste minister, hoe gaat u dit nou regelen? Ik vraag mevrouw Visser dus of het klopt wat zij vanmorgen nog op de televisie en in de kranten heeft gezegd, namelijk dat het geregeld is. Is de coalitie eruit en gaan we 130 km/u rijden? Of is de coalitie het er alleen over eens dat zij de minister gaat vragen hoe zij het gaat regelen?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik ben een beetje verbaasd, want het komt juist door het CDA dat het tot op heden niet geregeld kon worden. De heer De Rouwe van het CDA heeft namelijk in 2011 een motie ingediend waarin stond dat het niet kon. Er kon geen extra geld naar de snelheidsverhoging toe. Ik ga er dus van uit dat het CDA, als de VVD hierover een motie indient, die morgen gaat steunen. Dat is dus hartstikke goed nieuws.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik wil het daar gerust over hebben, maar ik wil eerst even antwoord op mijn vraag.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik geef u antwoord op ...

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nee, dat was geen antwoord op mijn vraag. Het was wel een mooie vraag terug — daar wil ik ook antwoord op geven — maar ik stelde eerst een vraag. Gisteren en vanmorgen zei de VVD op televisie en radio en in de kranten: beste automobilist, wij hebben het voor u geregeld, u mag 130 km/u rijden, u mag dat zo spoedig mogelijk doen en we gaan ertegenaan. Nu vraagt de VVD aan de minister: hoe gaat u dat regelen? Mijn vraag is dus: klopt het bericht in de krant en op televisie dat de VVD het met de coalitie geregeld heeft voor de automobilist? Of klopt de vraag die mevrouw Visser hier nu stelt: hoe gaat de minister dit regelen?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik moet even lachen, want ik ben gewend dat je het debat in eerste instantie met de minister aangaat, een aantal vragen bij de minister neerlegt en wacht op het antwoord van de minister. In tweede termijn dien je moties in. Zo hebben we het met elkaar afgesproken en we gaan het ook op deze manier doen. De VVD is heel helder geweest. Ik heb zonet in mijn bijdrage verteld wat wij vinden met betrekking tot de A2; ik heb dat ook tegen mevrouw Van Tongeren en tegen de heer Van Helvert gezegd. Ik heb ook de reden genoemd waardoor het tot op heden niet kon. Dat was gewoon het CDA, met de motie-De Rouwe uit 2011. Als ik het CDA zo hoor, gaat zij morgen onze motie steunen om die motie van tafel te krijgen. Want dat is een van de redenen. Tot 1 juli van dit jaar hadden we nog niet de PAS-wetgeving. Dat was een van de bezwaren. Het andere bezwaar was dus dat het CDA heeft gezegd dat er geen geld naartoe mag. Daarvan hebben wij gezegd: ga nu kijken wat er kan. Een. Begin met de matrixborden, want dan weet iedere automobilist waar hij aan toe is. Twee. Ga ervoor zorgen dat het gewoon geregeld kan worden, zowel 's nachts als overdag.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
De weg ligt er prachtig bij, maar dat was niet zo geweest zonder medewerking van de gemeenten. De gemeente Stichtse Vecht bijvoorbeeld heeft expliciet aangegeven dat zij instemt met de verbreding, maar dat zij dan wel uitgaat van de afspraak dat er maximaal 100 km/u wordt gereden. Is die afspraak voor de VVD nu niets meer waard?

Mevrouw **Visser** (VVD):
De VVD heeft dit punt al bij de verbreding van de A2 gemaakt. Dit is de snelweg waar je gewoon 130 km/u op zou moeten kunnen rijden. Ik weet dat er rechtszaak loopt. Vanwege de scheiding der machten ga ik daar inhoudelijk niets over zeggen. Wat ons betreft is het uitgangspunt daar ook 130 km/u.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Hier schoffeert de VVD-fractie de afspraken met de gemeente. Bovendien kan de VVD-fractie niet wachten op de rechterlijke uitspraak. Wat de VVD-fractie doet, vind ik twee keer niet handig. Laten wij sowieso de uitspraak van de rechter afwachten voordat wij stappen zetten. Als wij echt het adagium "afspraak is afspraak" hanteren, waar de VVD toch ook voor wil staan, zou ik zeggen: kom de gemeente tegemoet en laten wij vasthouden aan 100 km/u.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik hoor hier geen vraag in. Als mevrouw Dik-Faber hieraan wil vasthouden, wil ik benadrukken dat ik ervan uitga dat zij dit uitgangspunt ook op andere dossiers zal hanteren, zoals bij het voorbeeld dat ik noemde over Eindhoven Airport. Daar zijn ook afspraken gemaakt waar partijen zich vervolgens niet aan houden. Dit is een tienbaansnelweg: tien banen, beide kanten vrij. Als je met elkaar een maximumsnelheid afspreekt, is dit toch wel de snelweg waarop je die zou moeten kunnen hanteren. Dat hebben wij vanaf het begin gezegd. Wat ons betreft gaan we dat dus ook doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik kom toch nog even terug op hetzelfde punt. Het maakt nogal uit of je met bestuurders een afspraak maakt over een mogelijk aan te leggen stuk weg of dat je bewoners in bepaalde gemeenten de garantie geeft dat de infrastructuur er alleen onder bepaalde voorwaarden komt, maar je die afspraak verbreekt als die infrastructuur er eenmaal ligt en de bewoners geen enkele kans of keuze meer hebben. Hoe denkt de VVD daarover?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik gaf net al aan dat er in de wijde omgeving van de A2 vooral veel weilanden liggen met heel veel koeien erop. Ik heb ook al gezegd dat de VVD dit standpunt vanaf het begin heeft ingenomen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat is toch echt te gemakkelijk. De VVD is een van de twee partners die dit kabinet schragen. Het kabinet heeft een afspraak gemaakt met de bestuurders en de bewoners en heeft expliciet ingestemd met de voorwaarden. Daar heeft de VVD dus ook mee ingestemd, want zij heeft dit niet weggestemd. Nu vraag ik aan de woordvoerder van de VVD of de VVD het reëel vindt dat je die afspraak verbreekt als de weg er eenmaal ligt en de bewoners letterlijk geen kant meer op kunnen. De VVD komt nu zelf actief met dit plan en roept het kabinet actief op om die afspraak te verbreken en de bewoners kunnen geen kant op.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik benoem nog maar een keer hoeveel bewoners er daadwerkelijk langs de kant van die weg wonen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Die afspraken zijn natuurlijk niet voor niks gemaakt.

De **voorzitter**:
Hoho! Mevrouw Visser is aan het woord.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De VVD heeft vanaf het begin dit standpunt ingenomen. Wij leven inderdaad in een democratie waarin een meerderheid in de Kamer besluiten neemt waar de VVD soms niet achter staat. Maar als de VVD vindt dat het onderwerp weer geagendeerd kan worden, doet zij dat bij tijd en wijle. Bij dit onderwerp doen wij dit, omdat wij dit een belangrijk onderwerp vinden.

Dit was ook het verhaal in het kader van "wij kunnen het niet altijd leuker maken, maar wel makkelijker" door gewoon door te kunnen rijden en duidelijker de snelheid aan te kunnen geven. Ik noem het voorbeeld van de A2. Misschien kan er voor meerdere trajecten bekeken worden wat dit voor de snelheid betekent en of de snelheid beter weergegeven kan worden.

In dat kader kom ik ook op de spitsstrook en de openstelling daarvan. Ik moet u een korte anekdote vertellen, voorzitter, want dit typeert wel een beetje hoe Nederland hiernaar kijkt. Ik zat met de heer Bolkestein in mijn auto. Ik mocht hem naar huis rijden. Dat is altijd een bijzonder genot. Wij reden op de A10. De heer Bolkestein vroeg op een gegeven moment aan mij: mevrouw Visser, mag u hier wel rijden, want er is hier een doorgetrokken streep? Ik zei toen: nou, mijnheer Bolkestein, dat mag. Hij vroeg: hoe weet u dat dan? Ik zei: daar staat een matrixbord met een groen ding erop en dan mag het. Niet alleen vanwege de heer Bolkestein, die misschien representatief is voor de automobilist in Nederland, maar ook naar aanleiding van de boetenregens, zien wij dat er onduidelijkheid is over de spitsstroken. Onze vraag is hoe je meer vorm kunt geven aan die duidelijkheid. Als je ziet dat die spitsstroken zo gebruikt worden, dan is er blijkbaar ook een behoefte om over die soms braakliggende stukken asfalt te kunnen rijden. Welke mogelijkheden zijn er dus? En wat betekent het concreet als we de spitsstroken beter zouden willen benutten, lees: er een reguliere rijstrook van zouden willen maken? Wat betekent dat, vooral voor de drukste trajecten? En wat betekent dat voor financiën en wet- en regelgeving? Waar moet je aan denken?

Ik wil toch nog een punt maken dat al meerdere malen aan de orde is gekomen in het kader van schriftelijke vragen en de Autobrief II. Daarin wordt er nadrukkelijk over gerept dat er als het gaat om de luchtkwaliteit naar de mrb voor zwaardere diesels zal worden gekeken, onder de voorwaarde dat gemeentes geen milieuzone meer gaan doorvoeren, omdat die een te zware belasting en ook een oneigenlijk middel is. Het staat er in iets andere bewoordingen, maar daar komt het volgens ons op neer in de Autobrief II. We hebben die milieuzones mogelijk gemaakt door een verkeersreglement. Onze vraag aan de minister is of we dat verkeersreglement niet nu al moeten aanpassen als we de mrb in 2019 op een andere manier gaan inrichten. Zo kunnen we die rare milieuzones intrekken, die ook niemand volgens mij begrijpt; kijk naar Utrecht. Wat is het tijdpad om dat voor elkaar te krijgen en het verkeersreglement op dit punt in te trekken?

Daar wil ik het bij laten.

De heer **Smaling** (SP):
Mevrouw Visser heeft een snel voorkomen en uiterlijk, maar waarom moet alles snel? Zit er voor de VVD ook een bovengrens aan al dat vliegen, al dat rijden, al dat transport? Van welke bovengrens voor de kwaliteit van leven en het welvaartsniveau zegt zij: dat is oké, daarna moeten we gewoon zorgen dat we af en toe een verstandig boek lezen en een beetje leuk met elkaar omgaan, en zit de vertaling van groei niet meer in het alsmaar van A naar B willen?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mensen willen gewoon van A naar B. De een wil dat om zijn kind naar een sportvereniging te brengen, de ander omdat hij dat misschien voor zijn werk moet of wil — dat hangt van de persoon af — en weer een ander wil op vakantie of wandelen in het bos. Mensen willen gewoon van A naar B omdat ze dat leuk vinden. Wellicht kan de heer Smaling zich ook nog die mooie carpoolstroken van oudminister Maij-Weggen herinneren. Men had daarbij het idee dat mensen konden worden gestuurd in de manier zij hun mobiliteit invullen. Die stroken hebben er altijd gelegen, maar zijn nooit gebruikt. Wij moeten daarvan leren en als overheid niet gaan sturen in de mobiliteitsbehoeftes van

mensen, want mensen maken uiteindelijk zelf de afweging wat voor hen makkelijk is. De ene dag stappen ze in de auto, de andere in de trein en de derde dag doen ze een combinatie. Maak dat dus mogelijk en ga er niet in sturen. Het is precies zoals de heer Smaling zegt: het maakt het leven ook een beetje leuk als je die keuze gewoon kunt maken. Het liefst moet dat zo makkelijk mogelijk worden gemaakt, doordat er geen rare afgesloten spitsstroken zijn, door duidelijke bebording en doordat je gewoon kunt doorrijden.

De heer **Smaling** (SP):
Maar is mevrouw Visser niet ook bang dat wij met 7 miljard, en straks met 9 miljard, heel hard op een muur af rijden, om de analogie met mobiliteit maar even vast te houden? Zou je uit dat oogpunt misschien niet helemaal je beleid moeten afstemmen op wat "de mensen willen"? Hebben wij in deze Kamer in dit geval niet ook een taak om de mensen te gidsen om minder mobiel, anders mobiel of duurzamer mobiel te zijn? Is het niet tijd om je toch nog eens achter de oren te krabben of het free-for-all — dat siert de VVD soms, maar daar maak ik mij in dit geval zorgen over — wel de goede weg is?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik kom uit de Zaanstreek, het oudste industriegebied van West-Europa. Ooit heeft de VOC daar al haar handel neergelegd, die is verwerkt in de molens en daarna in de fabrieken. Ik ben dus opgegroeid met wonen en werken naast elkaar. De Verkades en Honigs van deze wereld komen daar allemaal vandaan. Dat laat zien dat wij Nederlanders de afgelopen honderden jaren altijd heel goed in staat zijn geweest om goed na te denken en om wonen en werken goed met elkaar te combineren en daarmee ons geld te verdienen. Dat heeft ons tot een van de meest welvarende landen ter wereld gemaakt. Wij hebben ook de hoogste levensverwachting van de wereld. Wat ik daaruit opmaak, is dat wij altijd in staat zijn geweest om oplossingen te vinden. Wij zijn altijd in staat geweest om nog slimmer te zijn dan de rest van de wereld. Wij zijn altijd in staat geweest om voor praktische problemen praktische oplossingen te vinden. Dat is waar u de VVD aan kunt houden: praktische oplossingen, niet gebaseerd op onderbuikgevoelens, maar op concrete maatregelen die gewoon werken. Ik noem bijvoorbeeld bronbeleid als het gaat om milieu; dat werkt gewoon. Laten wij dat dan volhouden en ermee doorgaan. Het werpt nu ook zijn vruchten af.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):
Ik hoor mevrouw Visser ook het een en ander zeggen over de milieuzones. In de gemeente Utrecht zitten haar partijgenoten in het lokaal bestuur. Daar maakt men dankbaar gebruik van de milieuzones om de stad schoon te houden. Ik hoor nu dat de VVD van de milieuzones af wil, terwijl men er op lokaal niveau dankbaar gebruik van maakt. Hoe ziet de VVD dit? Wil zij het middel dat het lokaal bestuur op dit punt kan gebruiken, beperken?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het grappige van de milieuzone in Utrecht is dat die eigenlijk niet nodig is als het gaat om de overschrijding. Als je de milieuzone al invoert, voer hem dan goed in, zou mijn eerste opmerking zijn. De milieuzone is echter niet nodig gelet op de normen die wij hebben vastgesteld en op de overschrijdingen daarvan. Wij zeggen: het is een mooi stukje symboolpolitiek. Als je met elkaar afspreekt dat je het op een andere manier nationaal regelt — dit staat ook letterlijk in de autobrief — dan heb je die onnodige milieuzones niet meer nodig. Wij zeggen dan: trek ze dan ook in. Wij moeten dan niet twee dingen naast elkaar laten bestaan.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):
Ik constateer dat uw Utrechtse partijgenoten daar heel anders over denken. Zij maken er dankbaar gebruik van, juist wegens de punten die u zojuist noemde, om de stad schoon te houden. Het is jammer dat u niet naar uw lokale bestuurders luistert.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik luister wel heel goed naar mijn VVD-afdeling daar. Eerlijk gezegd is men niet zo enthousiast, maar heeft men gezegd: wij zitten in een coalitie, waarvan wij één van de partijen zijn. U kent het gevoel in een coalitie: "you give some and you take some". Zo werkt het ook in Utrecht. Dit is een van de punten waar de VVD in Utrecht niet onverdeeld gelukkig mee was. Maar in het kader van het coalitieakkoord is gezegd: dit hebben wij met elkaar te accepteren, als de VVD maar een aantal andere dingen kan terugkrijgen.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Wij krijgen via verschillende media, zoals telefoon en iPad het bericht dat de nieuwe staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu mevrouw Dijksma zou zijn. Mijn eerste vraag aan de minister is: klopt dat? Kunt u dat bevestigen? Zo ja, is mevrouw Dijksma bereid mee te denken, natuurlijk op basis van talent, interesse, politieke kleur en achtergrond, over het evenwichtig invullen van de portefeuilles op het ministerie?

Dan kom ik op het punt van de files. De VVD maakte daar terecht ook een punt van. Wij hadden er kort een interruptiedebatje over. Wij maken ons daar heel erg zorgen over. De afgelopen jaren waren gunstig op het filefront, want de files namen af. Het beleid van vorige kabinetten wierp zijn vruchten af. Nu de economie aantrekt en dit kabinet veel minder in asfalt heeft geïnvesteerd, zien wij dat de files weer toenemen. Met name in de Randstad zijn de files toegenomen, maar ook rond Eindhoven en Barneveld zijn de problemen groot. De A1, de verbinding tussen Amsterdam en Berlijn, maar ook de A67, de verbinding tussen de Rijnmond en het Roergebied, lopen hartstikke vast. Daar moet een oplossing voor komen en onze vraag is wat de minister hieraan gaat doen. In het debatje met mevrouw Visser hebben wij het daar al over gehad.

Ook al behoren ze niet tot de portefeuille van de minister, ik zal toch een aantal dingen aanhalen. Morgen krijgen wij het antwoord van de minister. Ook al is het niet haar portefeuille, zal ik toch een aantal dingen in zijn algemeenheid vragen. Wij maken ons namelijk zorgen over een aantal zaken en willen vragen naar de voortgang daarin. Hoe gaan wij dat met een nieuwe staatssecretaris invullen?

Zo maken wij ons grote zorgen over KLM en haar samenwerking met Air France. De problemen in Parijs houden aan en het lijkt erop dat KLM een partner heeft die eigenlijk een blok aan het been aan het worden is. Daarbij komt de moordende concurrentie in het Europese vervoer door low cost carriers en door carriers uit de Golfstaten. De vraag is wat het plan van het kabinet in dezen is. Wie heeft hier de regie? Was dat de staatssecretaris? Was dat de minister van Financiën? Wat is het plan B als het echt slecht blijft gaan bij Air France? Uiteindelijk zal het ten koste gaan van het netwerk van KLM, terwijl wij tijdens de hoorzitting hebben gehoord hoe belangrijk dat netwerk van KLM is. Als het eenmaal kapot is, komt het niet meer terug. Wat is het plan B? Is de minister het met mij eens dat dit langzaamaan een chefsache begint te worden en dat de minister-president zich ermee moet gaan bemoeien?

De staatssecretaris heeft voor Maastricht een spoortop toegezegd. Hoe is de stand van zaken daarmee? Vordert het?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik hoor de heer Van Helvert heel veel vragen stellen aan de minister, maar ik ben zo benieuwd wat het CDA zelf vindt. Wat wil het CDA doen op het terrein van Air France-KLM?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wij hebben daar een debat over gehad, maar fijn dat u dit vraagt, want ik wil het CDA-standpunt hierover graag duidelijk verkondigen. Het CDA vindt dat KLM zeer belangrijk is voor Schiphol en dat Schiphol zeer essentieel is voor de economie van Nederland. Het kabinet moet dus alles uit de kast halen om ervoor te zorgen dat het netwerk dat KLM in de afgelopen vele vele jaren heeft opgebouwd, niet verloren gaat. Als dat namelijk verloren gaat, dan komt het nooit meer terug. Daar moet het kabinet alles aan doen. Wij hebben al in februari de suggestie gedaan om aandelen in de holding aan te schaffen. Wil de regering dat overwegen? Wij hebben het indertijd een gouden aandeel genoemd. Aanvankelijk kwam er geen reactie van het kabinet. In juni zei de minister van Financiën: nee, dat gaan wij niet doen. Afgelopen maand zei hij: misschien gaan wij het wel doen. Diezelfde dag zei hij: wij gaan het toch niet doen. Vervolgens werd het: alleen in geval van nood. Wij hebben onze suggestie neergelegd. De minister van Financiën heeft heel veel moeite om één lijn aan te houden. Wij zijn heel erg benieuwd wat het kabinet hier uiteindelijk van vindt. Om die reden leggen wij de vraag hier neer.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik probeer het toch duidelijk te krijgen. De heer Van Helvert geeft zelf aan hoe belangrijk de netwerkkwaliteit is. Dat is iets wat je niet met aandelen regelt, van de Staat of van een andere partij. Dat doet het bedrijf zelf door te kijken waar klanten zitten en wat dat betekent. Ik probeer echt te begrijpen wat het CDA op dit dossier wil. Toen de staatsgaranties afliepen en het moment daar was om te bekijken of de Nederlandse Staat aandelen moest behouden, heeft toenmalig minister Eurlings dat laten lopen. Toen het CDA in control was, toen het CDA deelnam aan een kabinet, heeft men het laten lopen. Nu wordt het weer opgebracht, maar het is een gemiste kans. De heer Van Helvert bepleit nu iets wat het CDA had kunnen regelen. Bovendien spreekt hij over iets waar je ook met aandelen niet over gaat. Het bedrijf zelf neemt besluiten over zijn netwerk.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat zijn twee vragen, die ik graag allebei wil beantwoorden. Toen minister Eurlings de hernieuwing indertijd tot stand bracht, was er niets meer. Het was afgelopen. Het was geen kwestie van verlengen of uitbreiden, het was gewoon afgelopen. Toen zijn onderhandelingen gestart en is dit punt er uitgehaald. Uiteraard hadden wij in de allereerste instantie iets moeten binnenslepen bij het maken van de eerste afspraak. Maar toen waren de verhoudingen anders. KLM zat toen in heel, heel zwaar weer. Air France was de grote partij met geld. Dat is natuurlijk geen evenwichtige start. Toen de afspraken waren afgelopen, is er uitgehaald wat erin zat. Natuurlijk hadden wij ook liever gezien dat daarin was vastgelegd wat wij nu eigenlijk missen. De staatssecretaris is naar Parijs gegaan en heeft daar afspraken gemaakt met mijnheer De Juniac van de holding. Volgens de staatssecretaris waren dat heel positieve afspraken. Het netwerk van KLM zou niet lijden onder de schade van Air France. Wij hebben de staatssecretaris toen gezegd dat het goed was dat zij deze afspraak gemaakt heeft, maar dat wij die ook zwart-op-wit, op papier wilden zien. Dat wilde de staatssecretaris toen helaas niet doen. Het is dus een beetje de vraag wat nu waar is van die antwoorden.

Wat betreft de tweede vraag kan ik zeggen dat je dat inderdaad niet met aandelen doet. Wel zie je dat er steeds meer taken van KLM van Amstelveen naar Parijs verschuiven. Daar heb ik ook schriftelijke vragen over gesteld. Ik heb de staatssecretaris gevraagd in overleg te gaan en te zeggen dat er geen Amstelveense taken meer naar Parijs mochten worden verschoven. Toch zien we dat nog doorgaan. Zo is de vorige week een Nederlander uit de supervisory board gestapt die door een Fransman wordt vervangen, terwijl de staatssecretaris had beloofd dat het destijds de laatste keer zou zijn. We zullen onze invloed in de holding dus moeten vergroten. Wil het kabinet dat overwegen? Wil het dat niet, dan vraag ik het kabinet wat het plan dan wel is.

Wij maken ons ook zorgen over ProRail. Natuurlijk krijgen we nog een debat daarover, maar de zaken lopen door en ik vraag mij af hoe wij dat intussen blijven doen. Wij maken ons grote zorgen over de rol van de aandeelhouder. In het debat zei de staatssecretaris dat zij zich over belangrijke rapporten mondeling liet bijpraten. Toen wij daarover doorvroegen, liep het vast. Wij kregen de stukken en toen bleek zelfs dat de staatssecretaris er helemaal niet bij aanwezig was geweest. Dat vinden wij niet zo'n sterke zaak, zeker ook omdat ik ook in hetzelfde debat heb gevraagd of zij dat de volgende keer weer zo zou doen. De staatssecretaris begon het debat namelijk met een hoorcollege over zelfreflectie en zij antwoordde op mijn vraag dat zij het de volgende keer weer zo zou doen. Dat vind ik heel erg gevaarlijk klinken. Mijn vraag aan de minister is dus of het ministerie de rol van aandeelhouder bij ProRail actiever op zich neemt.

Ook over het regionale spoor hebben wij grote zorgen. Wij hebben de staatssecretaris gevraagd hoe het zit met de afspraken tussen de regio's en de minister. Omdat er bij ProRail echt grote tekorten zijn, wordt uit het relatief kleine net van het regionale spoor geld getransporteerd voor

onderhoud van het hoofdrailnet, terwijl de staatssecretaris had beloofd dat die twee gescheiden zouden zijn. En toch doet ze dat nu. Wij hebben om een brief gevraagd en zij zegt dat het overleg met de provincies heel goed verloopt en dat zij er wel uitkomen, maar de provincies hebben ons laten weten dat het niet goed loopt. Ze hebben wel mededelingen van de staatssecretaris gekregen, maar het is niet echt een gesprek geweest. Juist op de plek waar de rijksoverheid maar zo weinig hoeft bij te dragen in de regio — het grootste gedeelte wordt door de regio zelf betaald — haalt de staatssecretaris het beetje geld weg dat voor de regio heel erg belangrijk is. Daardoor komen de grensoverschrijdende verbindingen onder druk te staan. Dan hebben we het bijvoorbeeld over verbindingen van Schiphol naar Keulen of van Rotterdam naar Düsseldorf. Die komen in gevaar door dat relatief kleine beetje dat de staatssecretaris wil weghalen, terwijl ze zegt dat het overleg goed loopt, wat dus niet het geval is.

Wij maken ons ook zorgen over de Nederlandse Spoorwegen. Daar hebben wij ook vragen over gesteld. De staatssecretaris drukte zich daar soms een beetje. Daar maakten wij ons zorgen over, want zij heeft bijvoorbeeld in Overijssel afspraken gemaakt met de provincie over het regionale spoor, terwijl zij ook afspraken met de NS maakt over het spoor daar. Die afspraken botsen met elkaar, die twee krijgen ruzie en vervolgens heeft het kabinet achterover geleund toen er een probleem was. Hoe gaan we dat nu doen en hoe zorgen we ervoor dat het regionale vervoer niet lijdt onder de houding van de Nederlandse Spoorwegen op dat punt, zeker omdat de directeur van de Nederlandse Spoorwegen heel duidelijk heeft gecommuniceerd zich te zullen richten op het hoofdrailnet? Dat ben ik ook helemaal met hem eens. Wij hebben ook gezegd dat het hoofdrailnet en het regionale net goed moesten worden gescheiden, maar wij willen dat ook graag zien in de houding van de Nederlandse Spoorwegen. Wellicht kan het ministerie daarin een rol spelen.

Ik wil heel kort nog het een en ander over de ILT zeggen. In mijn eerste motie als lid van deze Kamer vorig jaar november heb ik om een externe toets van de rol van de ILT gevraagd. Dat was naar aanleiding van het ongeluk in Borne. Ik zei toen dat de ILT relatief weinig zelfkritisch vermogen had. Ik wilde daar extra naar kijken om ervoor te zorgen dat het niet nog eens op andere plekken mis kon gaan. Tot mijn grote spijt wilde coalitie daar toen niet van weten. De minister is uiteindelijk verantwoordelijk voor de ILT, maar de staatssecretaris antwoordde ook toen dat zij daar niet aan wilde. Nu blijkt, zo hebben we vandaag ook gezien, dat het toch wel nodig is. Vandaar dat ik de minister vraag of het ministerie misschien op het advies over die motie wil terugkomen, ook in bredere zin, want het hoeft niet gericht te zijn op Borne alleen. Misschien kan de minister dan ook de vraag meenemen van de heer Leenders van de PvdA over de rol van de ILT bij de passagiersrechten en het afkeuren van bezwaren. Hoe kunnen we, met andere woorden, de ILT daarbij een beetje in de werkmodus zetten en voorkomen dat ze zomaar alle aanvragen van passagiers wegzet? Als we vinden dat die passagiersrechten te ruim zijn — dat is ook een vraag aan de staatssecretaris geweest — dan moeten we die misschien wel kleiner maken. Ik wil daar gerust over praten, want ik kan me daar ook wel iets bij voorstellen. Zolang die rechten er zijn, zullen we ze echter moeten handhaven. Als er straks nieuwe rechten zijn, zullen we dat natuurlijk ook moeten doen en dat betekent dat de ILT dan ook iets moet doen. Na wat ik ook vandaag weer heb gehoord over de ILT, ben ik er niet gerust op dat het vanzelf goed komt.

We hebben met de staatssecretaris ook gesproken over het vervoer van gevaarlijke stoffen en hoe we daar het komende begrotingsjaar mee zullen omgaan. Er gaan steeds meer gevaarlijke stoffen over de Brabantroute en door grote steden als Breda, Tilburg, Eindhoven en Venlo. Hoe gaan we dat probleem oplossen? Hoe staat het met de onderhandelingen, bijvoorbeeld over Vierpaardjes in Venlo? Dat is echt een heel erg gevaarlijke overweg en ik hoor dan ook graag wat de stand van zaken is en wat ik het komende begrotingsjaar nog van het ministerie mag verwachten.

☐

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):
Voorzitter. In december zullen overheden en voor het eerst ook bedrijven en maatschappelijke organisaties tijdens de klimaattop in Parijs gezamenlijk proberen om tot nieuwe afspraken te komen over een wereldwijde vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Dat is een belangrijke gebeurtenis, zeker ook voor ons land. Wij liggen aan zee en wij weten wat de impact daarvan kan zijn op onze dijken en op onze toekomstige generaties. In dit huis hebben we al vaker gesproken over de inzet van het ministerie op de klimaattop. De CDA-fractie is de staatssecretaris erkentelijk voor haar tomeloze inzet om in Parijs tot een akkoord te komen. Het CDA heeft ook altijd gepleit voor een rol van het bedrijfsleven bij deze klimaattop en de staatssecretaris heeft daar echt werk van gemaakt. Wij wensen I en M in de laatste weken in de aanloop naar de top heel veel wijsheid toe.

Voor veel mensen is klimaatverandering een ongrijpbaar iets. Daarom vindt het CDA het des te belangrijker om te blijven werken aan draagvlak, dicht bij mensen en lokaal. Je moet de inwoners erbij betrekken en hun onderhandelingsperspectief geven over waar zij samen naartoe kunnen werken. Het CDA wil dus dat acties van onderop worden gesteund en niet alleen maar van bovenaf worden opgelegd. Vanuit de rijksoverheid worden gemeenten ondersteund met de lokale klimaatagenda. Wat het CDA betreft mag het ministerie dat nog wel een tikkeltje steviger neerzetten. Het CDA steunt het idee om voorbeeldprojecten uit te wisselen, maar daarmee zijn we er natuurlijk nog niet. Hoe denkt de minister er samen met de inwoners de vaart lokaal in te houden? Hoe wil de minister in overleg met Binnenlandse Zaken en de VNG de gemeenten nog beter betrekken bij de lokale klimaatagenda? Kan de minister ook inzichtelijk maken welke belemmeringen er voor gemeenten nog in de regelgeving zitten om verder te gaan met duurzaamheidsprojecten? Hoe wil zij het een stap verder brengen?

De klimaatverandering kan ook worden tegengegaan door meer te investeren in duurzame energie. Een van de manieren om dat te doen is de aanleg van windmolens, mijn collega van de SP refereerde er ook al aan. Het roept tegelijkertijd heel veel weerstand op, omdat lusten en lasten vaak niet eerlijk worden verdeeld. Kan het ministerie van I en M zijn kennis en kunde voor het betrekken van inwoners bij bijvoorbeeld de aanleg van wegen ook ter beschikking stellen aan de collega's van Economische Zaken? Ik vraag dat, omdat het nogal eens misgaat bij de rijkscoördinatieregeling voor het realiseren van wind op land. In hoeverre

heeft het ministerie van Economische Zaken overigens tot nu toe gebruikgemaakt van de kennis van I en M?

Wij zouden ook graag van de minister een update krijgen van hoe het staat met de uitvoering van de motie over microplastics, waarin wordt gevraagd om afspraken te maken met de cosmeticabranche om het gebruik van microplastics per 2017 tot nul te reduceren. Wat is hierin de voortgang? Graag horen wij de laatste stand van zaken.

Ik kom tot een slotopmerking. Zou de minister ook de laatste stand van zaken kunnen geven met betrekking tot de uitstootnorm voor dieselauto's, waarover deze week ook is gesproken in de EU? Ik maak me daar ernstig zorgen over. Dit zou het moment moeten zijn om door te pakken, maar wij horen andere geluiden. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister.

☐

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):
Voorzitter. Politiek is een hard vak. Ik sta hier vandaag met een dubbel gevoel. Mevrouw Mansveld is afgetreden. Ik heb persoonlijk altijd goed met haar kunnen samenwerken en ik heb haar inzet en betrokkenheid ook altijd gewaardeerd. Maar zo kan het dus ook gaan in de politiek.

Het milieu waaruit je komt, je regio of de dikte van je portemonnee moeten niet bepalend zijn voor een goed leven en een schone omgeving. De PvdA wil dan ook een gezonde leefomgeving voor iedereen. De Amerikanen hebben het roet uit de ogen van Europa weggepoetst door de onthulling van gesjoemel met de uitstoot van auto's. De uitstoot bleek een papieren sprookje en niet de realiteit. Velen vragen zich in de nasleep van dit schandaal af hoe schoon onze lucht nu echt is. Dat is ook niet zo gek: schonere lucht en een schoon milieu hebben een direct effect op het welbevinden en de gezondheid van mensen. Hierin zijn de laatste jaren verbeteringen tot stand gebracht, maar wij zijn er nog niet. Nog steeds leidt de blootstelling aan fijnstof tot vroegtijdige sterfte en levensduurverkorting. Het RIVM schatte in 2011 het aantal verloren levensjaren tussen de 100.000 en 200.000. Luchtkwaliteit gaat dus echt ergens over. Het raakt direct aan de gezondheid van mensen.

Het NSL-programma, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, loopt tot 2017. De Partij van de Arbeid heeft al eerder aangegeven dat wij dan graag een vervolgplan voor de luchtkwaliteit willen zien. De staatssecretaris heeft ook aangegeven met een nieuw plan te komen. Kan de minister aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de opvolger van het NSL?

Het RIVM is onder andere verantwoordelijk voor het meten en voor onderzoeken en rapportages over luchtkwaliteit. Is de minister het met ons eens dat de meetcapaciteit van het RIVM te beperkt is? Ziet zij ook dat wij hierin ruimte moeten hebben voor verbetering? De Partij van de Arbeid ziet graag dat het landelijke meetnet ook na afloop van het NSL overeind blijft.

Dan wil ik het hebben over de tweetaktscooter. Eerder hebben wij een motie over stimuleringsmaatregelen ingediend.

De **voorzitter**:
Voordat u op de scooter springt, wil mevrouw Van Tongeren een vraag over het vorige punt stellen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De Kamer was door de bewindspersonen verteld dat alle dieselvoertuigen in Nederland ook gewoon op de weg getest waren. Wij hebben een hele stapel rapporten gekregen. Vindt mevrouw Cegerek van de PvdA mét GroenLinks dat uit deze rapporten niet blijkt dat al die verschillende diesels op de weg getest zijn? Diesel Euro 5 is alleen getest om de meetapparatuur te controleren. Euro 6 is wel getest, maar er kan ook in 3 en 4 van alles aan de hand geweest zijn. Deelt de PvdA ook de behoefte om helderheid te krijgen welke dieselauto's in Nederland daadwerkelijk op de weg getest zijn en van welke wij alleen een berekende mogelijke hoeveelheid uitstoot hebben?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):
Wij hebben deze discussie eerder met elkaar gevoerd. Ik wil die niet herhalen. Wij willen een betrouwbare test en cijfers die de daadwerkelijke metingen weergeven, en niet datgene wat wij met het Volkswagenschandaal hebben meegemaakt. Sorry, ik ben een beetje moe ...

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat zijn wij allemaal.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):
Maar ik ben het met u eens dat het daarbij zeker om alle dieselauto's moet gaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Daar ben ik heel blij om. Mijn tweede vraag is de volgende. Ik hoorde mevrouw Cegerek zeggen dat de meetpunten die nu gebruikt worden om achteraf de berekeningen te ijken, met een aantal van 85 meetpunten, die zelden op drukke plekken staan, eigenlijk geen getrouw beeld geven of Nederland op dit moment van alles aan normen overschrijdt. Vindt de PvdA met GroenLinks dat als je dit wilt doen, je het aantal meetpunten zou moeten uitbreiden, zodat het RIVM echt een getrouw beeld kan geven van de luchtkwaliteit in Nederland?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):
In eerste instantie is voor ons van belang dat we de huidige meetpunten overeind houden. We willen kijken wat er mogelijk is met het vervolg op het NSL-programma en wat er mogelijk is met verdere uitbreiding. Ik heb dat zojuist ook gevraagd.

Dan kom ik tot de tweetaktscooters. We hebben om stimuleringsmaatregelen gevraagd voor het bedrijfsleven, maar ook voor particulieren om hen zo te stimuleren hun vervuilende scooter in te leveren voor een schone, elektrische scooter. Middels Vamil en MIA is hiervan gebruikgemaakt. Volgens de staatssecretaris zou hiervoor ook binnen de NSL-programma's ruimte zijn. Nu blijkt dat er in Nederland ruim een miljoen van deze vervuilende scooters rondrijdt.

Hoeveel bedrijven en particulieren hebben van deze regeling gebruikgemaakt?

Ik kom tot de circulaire economie. De aandacht voor de circulaire economie neemt steeds verder toe. Ik zie steeds meer projecten die de transitie naar een circulaire economie ook mogelijk maken. Bedrijven en regio's in Nederland laten zien dat het mogelijk is om bewuster en efficiënter met grondstoffen om te gaan. Circulair Friesland is daarvan een heel mooi voorbeeld. Van restafval maken ze afvalcontainers; een remade product in de regio. Auping, de matrassenfabrikant, streeft naar 100% circulair ondernemen. In mijn regio, in Gelderland, is Circulus begonnen met het project 100-100-100: 100 huishoudens moeten 100 dagen afvalvrij leven. Ik neem daar zelf ook aan deel. Een beter milieu begint immers bij jezelf. Dat is ook hier van toepassing. Mijn afval bestaat op dit moment vooral uit luiers, maar voor het overige heb ik zo min mogelijk restafval. Het helpt dus wel.

Afvalvrije regio's en meer "remade in Holland"-producten zijn mogelijk als we meer samenwerken en daar goed, ambitieus beleid op hebben. We hebben goede hoop op een nieuw pakket vanuit Europa in december. Het is ook goed voor Nederland om te kijken naar een overkoepelend programma voor circulaire economie. Hoe kijkt de minister ertegenaan om met een overkoepelend programma te komen?

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat circulair ondernemen ook nieuwe werkgelegenheid met zich meebrengt. De Ellen MacArthur Foundation geeft aan dat circulair ondernemen in de praktijk 1,8 miljoen kan opleveren. Uit onderzoek van de Rabobank blijkt dat circulair ondernemen 80.000 banen kan opleveren. Het levert dus zeker wat op. We moeten ons echter bewust blijven van het feit dat grondstoffen schaars zijn en dat we niet eindeloos uit de natuur kunnen putten. Efficiënt gebruik van grondstoffen en het zo min mogelijk produceren van afval is goed voor het milieu, voor toekomstige generaties en voor onze portemonnee. De Europese Commissie verwijst naar onderzoeken die aantonen dat een beter gebruik van hulpbronnen van 17% tot 24% minder behoefte aan materialen kan leiden in 2030. Het Europese bedrijfsleven zou 600 miljard kunnen besparen. De praktijk laat wel zien dat er behoefte is aan betrouwbare informatie over grondstofstromen. Het afval van het ene bedrijf kan namelijk dienen als grondstof voor het andere bedrijf. Er is echter geen kennisbank waaruit je dergelijke informatie kunt halen. Hoe kijkt de minister aan tegen het oprichten van een kennisbank voor grondstofstromen, waardoor het bedrijfsleven in het circulair ondernemen sneller kan schakelen? Ik heb in Duitsland een centrum gezien voor grondstofefficiency. Misschien is het goed om naar dit Duitse voorbeeld te kijken en om daarmee contact te leggen. Ik hoop dat de minister hierop wil reageren.

In het regeerakkoord staat heel specifiek dat het kabinet streeft naar een circulaire economie en dat het de markt voor duurzame grondstoffen en hergebruik van schaarse materialen wil stimuleren. De overheid kan hierin een voorbeeldrol vervullen. Vanuit de overheid wordt voor 60 miljard duurzaam ingekocht. We zouden daarvan een percentage kunnen alloceren, specifiek voor de circulaire economie. Als 10% daarvoor gealloceerd zou worden, zou 6 miljard aan circulaire inkoop besteed kunnen worden. Hoe kijkt de minister aan tegen het stimuleren van circulair inkopen met een vast percentage?

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik begin met de elektrische auto. In de zomer van 1898 schrijft de Kampioen: "Het is te voorzien dat het vervoermiddel der toekomst voornamelijk door elektrische drijfkracht zal worden bewogen." Na de hoogtijdagen aan het begin van de twintigste eeuw verliest de elektrische auto in de periode voor de Tweede Wereldoorlog terrein: de actieradius is te klein en de snelheid is vanwege de loodzware accu's op dat moment te laag. Ook in dit huis is al lang geleden gesproken over de elektrische auto. Zo werd er al in 1938, in een periode waarin de elektrische auto aan invloed verloor, gedebatteerd over elektrisch vervoer en de fiscale behandeling daarvan. In 1989 bracht deze Kamer zelfs een werkbezoek aan Californië. Onze voorgangers waren onder de indruk: "Op autogebied is de research en ontwikkeling van elektrische auto's — beter: bestelwagens — spectaculair." Sindsdien zit de elektrische auto in de lift, en nu lijkt de voorspelling van de Kampioen uit 1898 alsnog waarheid te worden. Op welke wijze gaat de minister deze ontwikkeling versnellen en faciliteren?

Naast de elektrische auto heeft ook de zelfrijdende auto de toekomst. Automatisch bestuurde voertuigen, de zogenaamde autoauto's, doen hun intrede. Het begon allemaal met zelf inparkeren, maar inmiddels zijn wij zover dat de Tesla een autopilotoptie heeft, met alle voor- en nadelen van dien. De PvdA gelooft in deze vooruitgang, maar hoe zorgen wij voor een veilige toepassing daarvan? Daarom willen wij dat infra-investeringen de komende jaren getoetst worden op de invloed die ze hebben op zelfsturende voertuigen. Is de belijning op de wegen herkenbaar voor de autopilot? Kunnen auto's communiceren met de infrastructuur? Dergelijke vragen zijn voor het nieuwe rijden evenzo relevant als de kwaliteit van het asfalt en de bebording. Kan de minister aangeven welke regelgeving aangepast moet worden om over twintig jaar een goed functionerend, zelfrijdend wagenpark te hebben in Nederland? Nu lijkt de situatie te ontstaan dat de verantwoordelijkheid voor de bestuurde auto materieel bij de techniek ligt, maar formeel bij de bestuurder. Hoe kijkt de minister tegen deze situatie aan? Hoe kan verantwoord gebruik van zelfrijdende auto's gestimuleerd worden?

Ook nodig is een slimme infrastructuur. The internet of things — sorry voor het Engels — waarbij apparaten met elkaar communiceren, is de toekomst. Nog te vaak staan automobilisten voor een rood stoplicht terwijl er geen verkeer is. Iedereen maakt dat weleens mee. Dat kan slimmer. Als auto's met elkaar kunnen communiceren en stoplichten met auto's en andere infrastructuur, verloopt het verkeer soepeler, worden files korter en komt dat de veiligheid ten goede. De matrixborden op de snelweg, die met de hand bediend worden en slechts de snelheid kunnen aangeven, zijn ouderwets. Bovendien zijn ze kwetsbaar voor storingen. Zo ontstonden afgelopen weekend lange files toen Rijkswaterstaat er niet in slaagde om de rode kruisen boven de weg uit te zetten toen de werkzaamheden waren voltooid. Volgens mij kan dat allemaal slimmer, zeker als je je bedenkt dat alle data van auto's en smartphones ontvangen, verwerkt en verzonden kunnen worden. Zo kunnen automobilisten actuele informatie krijgen over route, snelheid en

vertraging. Graag ontvangen wij van de minister haar ideeën op dit gebied.

Ik wil nu even terug naar de traditionele modaliteiten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Net voordat de traditionele onderwerpen komen, komt mevrouw Van Tongeren met een vraag. Ik hoorde de heer Hoogland iets zeggen over Het Nieuwe Rijden. Nu is Het Nieuwe Rijden iets waarvoor ik ook bij elke begrotingsbehandeling pleit, want als je een goed geïsoleerd huis hebt, maar de ramen wijd openzet in de winter, heb je nog steeds enorm hoge stookkosten. Hoe zuinig ze precies ze geworden zijn, weet ik niet, maar in elk geval zijn de auto's sinds 1970 verbeterd. Als je die niet op een juiste wijze gebruikt, zijn ze ook niet zuiniger en schoner in de uitstoot. Deelt de PvdA-fractie met mij dat Het Nieuwe Rijden, een goede besturingstechniek om het schoonste en zuinigste uit je auto te halen, van belang is?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Jazeker. Anekdotisch: ik zou die cursus zelf kunnen gebruiken en, denk ik, vele anderen ook. Als het iets oplevert, is het de moeite waard om dat te bekijken. Ik neem aan dat mevrouw Van Tongeren met een voorstel op dat punt komt. Wij zullen er dan naar kijken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Sterker nog, een van de afspraken die bij vorige begrotingen zijn herhaald — ik ben benieuwd hoe de heer Hoogland daartegen aankijkt — is dat in elk geval alle chauffeurs van de ministeries en iedereen die in overheidsauto's rijdt het goede voorbeeld zouden geven met Het Nieuwe Rijden. Is de PvdA-fractie daarvan op de hoogte? Zou zij daaraan samen met GroenLinks aandacht willen geven, bijvoorbeeld in de voorbeeldfunctie van duurzaam gebruik en duurzaam inkopen?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ook weer anekdotisch: ik werd recent op de Erasmusbrug zeer asociaal ingehaald door een van de koeriersdiensten van het Rijk. Ik dacht toen: dit is in ieder geval niet Het Nieuwe Rijden. Er is dus nog ruimte voor verbetering. Ik denk dat die afspraken hartstikke goed zijn, maar dat het vooral aan de minister voor de Rijksdienst is om die verder te implementeren. Hoewel, we kunnen altijd aan de minister vragen of zij haar eigen chauffeur ook opdracht geeft om invulling te geven aan Het Nieuwe Rijden.

Wat breder bezien denk ik dat mevrouw Van Tongeren gelijk heeft dat het goed is om te bekijken of je bij het Rijk in ieder geval het goede voorbeeld kunt geven. Alle steun daarvoor!

Ik kom bij de traditionele industrie. Opgeschrikt door omvangrijke geraffineerde fraude door Volkswagen is het tijd dat de uitstoot van auto's echt wordt gemeten en dat er niet meer wordt gewerkt met gesimuleerde testen waarbij alles groener en schoner lijkt dan het is. Dan zijn we er echter nog steeds niet. Het verwijderen van roetfilters of het sleutelen aan de auto voor meer vermogen of een beter geluid kan ook gepaard gaan met meer vervuiling. Is de minister bereid om te bekijken of het opnemen van een uitstootmeting in de apk mogelijk is? Is het mogelijk om een toename van vervuiling te belasten, te verbieden en te toetsen? Het gaat in Nederland in ieder geval om 100.000 auto's. Het is een commerciële business over de rug van schone lucht voor iedereen. Bedrijven verdienen geld met het toebrengen van schade aan het milieu. Kan de minister toelichten hoe zij hiertegen zal optreden? Vandaag bereikte ons nog het bericht dat de normen in Brussel worden versoepeld. Graag horen wij hoe de minister daartegen aankijkt.

De apk, de algemene periodieke keuring, moet behalve voor de uitstoot ook aangepast worden aan slimme auto's. Kan de minister onderzoeken of de punten die in de apk worden bekeken de grondslag vormen voor veilig vervoer en of deze in toepasbaarheid aanpassing behoeven voor de elektrische en de zelfsturende en zelfrijdende auto?

Ik wil nog even naar de kilometerstanden en de Rijksdienst voor het Wegverkeer, de tweedehandsautomarkt. Koop een auto uit Duitsland en de garantie is: veel accessoires, veel goedkoper en waarschijnlijk veel meer kilometers gereden dan er op de teller staat. De Rijksdienst voor het Wegverkeer meldt echter bij de importkeuring geheel volgens alle protocollen de afgelezen stand op de kilometerteller op het formulier, terwijl de RDW vaak weet dat de auto meer gelopen heeft, aangezien de dienst de auto via een computer kan uitlezen. Wat de PvdA betreft, gaat de Rijksdienst voor het Wegverkeer op de autopapieren aangeven dat de kilometerstand in zo'n geval onlogisch is — die komt immers niet overeen met wat er op het dashboard staat — en gaat de dienst waar mogelijk de werkelijk gereden kilometers communiceren. Door de echte kilometerstand op papier te zetten, wordt voorkomen dat mensen bij het kopen van een buitenlandse auto belazerd worden. Is de minister bereid dit te regelen?

Ik heb nog twee losse punten, te weten Schiphol en de fiets. Schiphol is een belangrijk knooppunt voor reizigers. Er is een forse investering nodig om het station Schiphol toekomstbestendig te maken. De middelen zijn beperkt. Is de minister bereid om met innovatieve financiering het station toekomstbestendig te maken?

Wij eindigen op de fiets. Hoewel oud heeft de fiets ook zeker toekomst. De komende jaren zal het fietsgebruik, met name van nieuwe elektrische fietsen, verder toenemen. Mensen fietsen meer en vaak ook langer. Dat is een positieve ontwikkeling. De fiets draagt bij aan de bereikbaarheid, met name in steden waar de autobereikbaarheid onder druk staat. Bovendien is de fiets goed voor de gezondheid en voor de leefomgeving. Het zijn allemaal open deuren, maar het is wel belangrijk. Graag zien wij daarom dat het Rijk de ambitie voor deze vorm van vervoer en de agenda van de Fietsersbond op dit terrein omarmt. Een agenda om met fietssnelpaden knooppunten te verbinden verdient immers actieve ondersteuning.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik hoorde heel mooie woorden van de Partij van de Arbeid over het verduurzamen van de mobiliteit. Dat spreekt mij zeer aan. Er werden vooral veel vragen gesteld aan de minister. Wat is de Partij van de Arbeid zelf van plan? Gaan wij bijvoorbeeld fiscaal stimuleren dat er meer deelauto's komen? Gaan wij stimuleren dat er een green deal komt

met de taxibedrijven en kiezen wij zo voor vergroening? Zijn die opties voor de Partij van de Arbeid bespreekbaar?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Alle opties zijn bespreekbaar. Het is alleen lastig om hier over fiscaliteit te praten. Dat is namelijk al gebeurd bij de Algemene Financiële Beschouwingen. Daar hebben wij niet alleen het voorstel gedaan om het MIRT te verlengen, maar ook om te bekijken hoe de tweedehands markt van particuliere auto's die elektrisch rijden, kan worden gestimuleerd. Op het gebied van milieu en infra moet je kijken naar nieuwe manieren om auto's die zelf rijden effectiever te laten rijden, waardoor ze minder verbruiken. Dus op dat gebied zijn er allerlei zaken mogelijk. Ik heb niet dé pasklare oplossing voor dé verduurzaming van het wagenpark. Die heeft niemand. Anders was het al geregeld.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Misschien kan ik de heer Hoogland een beetje helpen. Gisteren heeft de Kamer een motie aangenomen, mede ondertekend door zijn partijgenoot, over een duurzamemobiliteitsakkoord, maar dat moet allemaal nog verder ingevuld worden. Er zijn verschillende opties, waaronder green deals met de taxibedrijven, maar ook opties binnen de fiscaliteit, die wij ook daaronder kunnen scharen zodat wij nu echt met elkaar stappen gaan zetten. Heeft de Partij van de Arbeid ook die intentie?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Het enige wat ik kan vaststellen, is dat ik iets gemist heb wat al geregeld is en waarvan nu aan mij gevraagd wordt of wij het moeten gaan regelen. Als ik mevrouw Dik goed begrijp, is dat geregeld, maar dan ga ik op haar informatie af; ik weet dat niet. Wij hebben daar gisteren over gestemd en dat voorstel is kennelijk aangenomen. Dit vraagt om een nadere toelichting en vergadering op een ander moment.

De heer **Smaling** (SP):
Ik heb met plezier naar zowel de heer Hoogland als mevrouw Cegerek geluisterd. Ik heb veel zinvolle teksten gehoord over langzaam verkeer, elektrisch rijden en milieukwesties, maar wat bindt het PvdA-verhaal nu nog aan het verhaal dat mevrouw Visser hier heeft gehouden? Waar zit de overlap waardoor de Partij van de Arbeid en de VVD toch een enigszins coherent ideologisch verkeer- en milieuverhaal hebben?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Als er iets niet bestaat, is het een coherent PvdA-VVD-milieuverhaal. Nou, gaan wij wel vooruit. Vorig jaar verweet de SP mij dat mijn verhaal te zeer een managementverhaal was. Dat zit er nu niet in, dus het is nooit goed of het deugt niet. Ik heb hier een PvdA-verhaal gehouden. Dat mag de heer Smaling ook van mij verwachten.

De heer **Smaling** (SP):
Dat van vorig jaar zit nog diep, hè?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ja, die was zo raak.

De heer **Smaling** (SP):
Nee hoor, nogmaals complimenten voor uw verhaal, maar het lijkt mij toch dat je in een coalitie zoekt wat je bindt. Anders ga je die niet aan. En die coalitie was heel snel gesmeed. Vandaar dat ik het vraag. Of de heer Hoogland zegt: mevrouw Visser vertelt maar wat zij wil en ik houd mijn verhaal. Of hij zegt: de minister moet er maar soep van zien te koken. Als je hebt besloten samen in een coalitie plaats te nemen — tot veler verbazing duurt die al drie jaar — vind ik de vraag waar de connectie zit een legitieme.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat is een terechte vraag. Die kan ik ook wel beantwoorden. Op deze portefeuille zit die voor een deel in de vooruitgang en het inzetten van technologische ontwikkeling om de mobiliteit in Nederland effectiever vorm te geven. Daar zit een overeenkomst in, met name op het elektrisch vervoer, de zelfsturende auto en slimme infra. Daar zie ik een aantal overeenkomsten. Ik denk dat de heer Smaling daar wel tevreden over is.

De **voorzitter**:
Zo te zien wel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik neem aan dat wij de respectieve onderscheidende VVD- en PvdA-verhalen dan ook terug gaan zien in de stemming over de moties en dat het niet alleen bij de inbreng blijft, maar dat zullen wij later zien. Ik had nog een vraag aan de heer Hoogland over de begroting van het Infrafonds, met name het gedeelte spoor. Als wij kijken naar de geconstateerde tekorten en de gemaakte reserveringen, dan zien wij dat de gehele vrije ruimte uit het Infrafonds daarmee benut wordt. Baart dat de heer Hoogland zorgen?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Hierover moeten wij nog in debat bij het Infrafonds, maar natuurlijk baart mij dat zorgen. Aan de ene kant wil je het beheer, het onderhoud en de vervanging dekken, maar aan de andere kant wil je ook wat nieuws doen. Wie wil er niet een nieuw station openen en een nieuwe weg aanleggen? Dat is altijd wat aantrekkelijker dan het beheer en onderhoud. Maar wij moeten ook oppassen dat wij niet te veel daarop focussen en dat andere veronachtzamen, want het is wel zaak dat wij de goede infra behouden die wij hebben in Nederland zowel op het terrein van het wegverkeer als op het terrein van water en wegenbouw. Dat vraagt ook investeringen in beheer en onderhoud, die soms wat minder zichtbaar of aantrekkelijk zijn.

Ik deel echter de analyse dat daarvoor aandacht nodig is. Er zijn ook elf voorstellen gedaan om zaken te kunnen verbeteren. Daarover moeten wij nog met elkaar in debat. Het onderhoud aan het spoor zouden we overdag kunnen doen om zaken te verbeteren. Dat kan een pijnlijke maatregel zijn. Zo zijn er nog meer. Ik stel dus voor dat we daarover debatteren; ik sluit op voorhand niets uit.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik ben blij met de laatste opmerking van de heer Hoogland. Als hij niets uitsluit, zou je bijvoorbeeld ook kunnen nadenken over de vraag of je bepaalde projecten niet soberder kunt uitvoeren, waardoor je geld overhoudt om de reiziger niet overdag met allerlei vertragingen te hoeven confronteren. Ik zie de heer Hoogland knikken. Je kunt je bijvoorbeeld afvragen of de luttele seconden reistijdwinst die men denkt te realiseren met het project bij de Bak van Amelisweerd, opwegen tegen al die uren vertraging die het werken overdag met zich meebrengt. Staat de heer Hoogland open voor het verkennen van dat soort opties?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat is jammer. Er zijn een paar dingen die niet kunnen, en die noemt mevrouw Van Veldhoven. Ik kan daar dus maar één ding op zeggen: nee. Zij vraagt mij om breed te kijken, en ik vraag haar om dat ook te doen. Zij noemt nou net het project waarbij dat niet kan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter, ...

De **voorzitter**:
Nee, we gaan verder. Het woord is aan de heer Madlener van de Partij voor de Vrijheid.

☐

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. We hebben allemaal een enerverende dag achter de rug. Het ontbreken van mevrouw Mansveld raakt deze commissie diep, zo merk ik ook in deze zaal. Spreekteksten zijn namelijk aangepast en het onderwerp "ov en treinen" is eigenlijk weggevallen. Dan blijft er toch bijzonder weinig over van de inbreng van sommige sprekers.

Laat ik om te beginnen toch even terugkomen op het Fyra-rapport. Ik maak een compliment aan de Fyra-commissie, want ondanks dat het een duur onderzoek was, heeft zij een gedegen onderzoek met stevige conclusies afgeleverd. De Nederlandse reizigers zijn door de opeenvolgende kabinetten totaal in de steek gelaten en miljarden aan belastinggeld zijn verprutst. Het is al jaren een puinhoop op het spoor, en de vraag is natuurlijk wat er gaat veranderen. De staatssecretaris die verantwoordelijk is voor die puinhoop is nu weliswaar afgetreden, maar de vraag is wat het kabinet en haar opvolger gaan doen om deze puinhoop echt op te ruimen. De bezem moet door de organisatie en de splitsing van NS en ProRail evenals het op afstand plaatsen van die organisatie moeten worden teruggedraaid. Het Fyra-rapport toont ongenadig hard aan dat de onduidelijke organisatie qua verantwoordelijkheden op het spoor heeft geleid tot onhoudbare problemen. Die problemen begonnen helemaal niet bij mevrouw Mansveld maar al bij PvdA-minister Netelenbos. Wij zullen snel een uitgebreid debat moeten voeren over de problemen op het spoor en de Fyra-enquête, maar voor ons staat vast dat doorgaan op de huidige voet niet kan. Het belooft een strenge winter te worden met veel sneeuw. Ik houd dan ook mijn hart vast voor de reizigers die straks weer op koude perrons staan.

Wie ook al jaren in de kou staan, zijn de Nederlandse automobilisten. De Nederlandse automobilisten betalen bijna de hoogste prijs ter wereld voor hun dagelijkse vervoer. Maar liefst 20 miljard euro per jaar betaalt de Nederlandse automobilist aan de Staat. Dat is exclusief de extreem hoge Nederlandse parkeerkosten in veel steden en de absurde hoeveelheid boetes die bijna geautomatiseerd op de deurmat vallen. Vandaag bespreken we de begroting van Infrastructuur en Milieu voor 2016, en dit kabinet gaat gewoon door met het uitmelken van de automobilist. De onverantwoorde bezuinigingen op de wegenaanleg door de Kunduzcoalitie laat het kabinet gewoon in stand, waardoor het geld om extra te investeren in broodnodige wegen, veiligheid en doorstroming tot 2028 helemaal uitgegeven is. Er is geen enkele financiële ruimte meer voor extra wegen, terwijl er ondertussen kwistig geld wordt verspild aan de zoveelste naheffing uit Brussel. U weet wat ze ermee doen in Brussel: wegen aanleggen in Spanje, met Nederlands geld. Dat is te gek voor woorden.

Om niet helemaal in een somber verhaal te vervallen, zal ik ook een aantal lichtpuntjes noemen. Dat verdient deze minister wel. Zo is er het inzicht dat wegen aanleggen en verbreden echt helpt tegen de files. Jarenlang hebben we van linkse partijen, GroenLinks en SP, moeten aanhoren dat meer wegen alleen maar meer files zouden opleveren. Dit valse beeld van de werkelijkheid is nu definitief naar de prullenbak verwezen. Bredere wegen en meer wegen zorgen echt voor een betere doorstroming en minder files, en daardoor voor economische groei, minder ergernis en minder onnodig brandstofverbruik. Wie weet hebben we dan zelfs nog tijd over om een boek te lezen, zoals de heer Smaling ons dat wenst.

Ik noem nog een klein lichtpuntje. Binnenkort wordt mede dankzij de PVV de A4 Midden-Delfland geopend. Dat is voor de regio Rotterdam een feestje waard. De A13 zal enorm worden ontlast. Dit stukje weg van 8 kilometer is er eindelijk, na 40 jaar gesteggel en tegenwerking door linkse partijen. Straks zullen we allemaal zien hoe enorm belangrijk dat stukje weg is om werknemers en ondernemers in Nederland welvarend te houden. Ook het besluit van de minister tot aanleg van de A13/A16 en de Blankenburgtunnel wil ik hierbij nog noemen.

Het laatste lichtpuntje — althans, ik dacht dat het een lichtpuntje was toen ik vanmorgen de krant las — is: 130 km/u op de A2. De PvdA heeft hier echter niets over gezegd en de VVD heeft er alleen maar een vraag over gesteld. Ik ga nu wel twijfelen of het wel waar is. Ik was blij. Ik denk ook dat heel veel automobilisten blij waren dat die onduidelijke situatie, die boetefuik, op de A2 eindelijk zou worden opgelost. De vraag is nu echter of dit wel wordt waargemaakt door de coalitiepartijen. Ik hoop het wel. Op onze steun kunnen ze rekenen. Ik hoop ook op steun van de Kamer.

Ik kom op zaken waarover we niet tevreden zijn. Allereerst noem ik het programma Beter Benutten. De Algemene Rekenkamer oordeelde al hard over de onmeetbare resultaten. Wij willen het geld liever investeren in echt asfalt.

Stop met het wanbeleid van de provinciale opcenten. Ik heb in een interruptiedebatje met de VVD al gezegd dat de provincies het geld dat ze van de automobilisten afpakken, natuurlijk niet moeten besteden aan andere zaken dan wegen. Op die provinciale wegen gebeuren namelijk veel

ongelukken. Ze zijn niet op orde. Er zijn ook veel files op provinciale wegen. Daar moet echt iets aan gebeuren. Wij willen dat het daaraan wordt besteed.

De PVV wil lagere autobelastingen. Waarom moeten Nederlanders zoveel meer betalen voor hun auto dan Vlamingen of Duitsers? De PVV wil belastingverlaging, zoals de VVD die altijd belooft, ook voor de automobilist.

Daarnaast vraag ik de minister om te stoppen met de veel te smalle spitsstroken. Ik neem als voorbeeld de A15. Ik rijd daar dagelijks overheen. Als je daarop rijdt, rijd je tussen de vrachtwagens. Er is nu een spitsstrook aangelegd van 2,5 meter breed. Zo smal zijn die spitsstroken: een meter smaller dan normale rijstroken. Dan rijd je tussen een vrachtwagen en een vangrail. Als het een beetje waait, gaan die vrachtwagens altijd wel een beetje van links naar rechts. Het is doodeng. Het is gevaarlijk. Ik vind het echt een verkeerde beslissing. Ik vraag om die spitsstroken gewoon op te waarderen naar veilige rijstroken, want die spitsstroken zijn gevaarlijk.

De PVV vindt het niet goed dat er minder geld gaat naar verkeersveiligheid. Ouderen blijven langer actief in het verkeer, gelukkig. Dat is weleens een ergernis, maar ja, we zijn toch ook wel blij dat ze nog boodschappen kunnen doen en mensen kunnen bezoeken. We moeten ons daar dus niet te veel aan ergeren. Het aantal ongelukken neemt soms wel toe, ook het aantal ongelukken op de fiets. We willen verkeersveiligheid dus toch wat hoger op de agenda krijgen. Gevaarlijke wegen en kruispunten moeten worden aangepakt. We willen dat er nog heel veel technische maatregelen worden genomen om die veiligheid te verbeteren, ook in de provincie.

De elektrische fiets is een groot succes, zo kunnen we wel zeggen. Maar nu dreigt er weer een helmplicht voor elektrische fietsen met trapondersteuning tot 40 km/u. Als je 40 km/u kunt fietsen — als je hard trapt op een racefiets kun je dat ook halen — dan is het toch heel gek dat je daarvoor een helm moet dragen? We zijn natuurlijk voor een fietshelm — dat is veilig — maar niet als verplichting. Laten we stoppen met die betutteling. Mensen kunnen echt zelf wel bepalen of ze op de fiets een helm willen dragen of niet. En zo'n grote integraalhelm voor een motorfiets willen ze al helemaal niet. Ik krijg hierover graag duidelijkheid van de minister. De dreiging van die helmplicht zorgt voor onzekerheid. Je durft zo'n fiets niet eens meer te kopen omdat je straks aan allerlei regels vastzit. Ik krijg dus graag duidelijkheid van de minister.

Ik kom op nog iets anders. Als iemand zijn kenteken tijdelijk wil schorsen omdat hij bijvoorbeeld alleen in de zomer wil rijden in zijn leuke tweede sportautootje, dan moet hij daarvoor via een heel ingewikkelde berekening op de site van de Rijksdienst voor het Wegverkeer €73 tot €120 betalen. €73 tot €120 om je kenteken tijdelijk te schorsen: dat is toch absurd? Het is een simpele administratieve handeling. Dat kan toch niet zo veel geld kosten? Ik krijg hierop graag een reactie.

Ik laat het hierbij, want mijn spreektijd is op.

De **voorzitter**:
Dat is jammer. Maar ik zie de heer Smaling nog naar voren komen. Betekent dat dat u wilt interrumperen, mijnheer Smaling? Dat is het geval.

De heer **Smaling** (SP):
Ik wil nog een interruptie plaatsen over die auto van de heer Madlener. Gisteren stond in de Metro — misschien leest de heer Madlener die niet, want alleen treinreizigers lezen die; de kans is dus niet heel groot dat hij dit gezien heeft — heel duidelijk dat meer asfalt leidt tot meer autogebruik. Het is alsof je een tabaksverslaafde sigaretten voert. Dus wat is het toekomstbeeld van de heer Madlener? Is dat alsmaar nog bredere wegen, tot we met zijn 17 miljoenen de hele dag in de auto zitten? Of staat hij ook open voor andere manieren om mensen te verleiden om de auto op een ander tijdstip te gebruiken, om op een ander vervoermiddel over te stappen of om thuis te werken als het werk dat toelaat? Dat zijn toch net zo goed mogelijkheden om aangenaam te leven zonder dat iedereen de auto in hoeft?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik vraag me altijd af aan wie de SP nou een hekel heeft. Is het de automobilist die naar zijn werk moet? Is het de automobilist die op zondag met zijn kinderen oma bezoekt of een dagje naar de dierentuin gaat? Wie wil de SP de auto uitpesten? Ik ben blij dat mensen er, als ze het kunnen betalen, nog voor kunnen kiezen om in de auto te stappen om iets nuttigs te gaan doen. Het is toch aan de mensen zelf om dat te beoordelen? We zien de files weer toenemen, dus ik zou zeggen: beste SP, kom nou eens op voor de betaalbaarheid van de auto. Er zijn steeds meer mensen die een auto niet eens meer kunnen betalen. Dat vindt de SP allemaal maar een goed idee. Wij willen de mensen de auto niet uitpesten. De PVV wil auto's betaalbaar houden, omdat de auto gewoon een heel nuttig vervoermiddel is waar bijna iedereen veel en graag gebruik van maakt. Het is te gek dat Nederlanders daar veel meer voor moeten betalen dan de mensen in al die landen om ons heen, die nota bene ook nog miljarden krijgen via Brussel, als het aan de SP ligt.

De heer **Smaling** (SP):
Die koppeling met Brussel zou ik niet de SP aanrekenen. Maar het is zo jammer. Het is een weliswaar overzichtelijk maar ook vrij simpel wereldbeeld dat iedereen maar in die auto moet kunnen stappen. Het gaat mij ook niet om mensen die in het weekend bij familie op bezoek willen. Als die de auto willen pakken is dat prima. Het gaat echter om de knelpunten. Dat zijn voornamelijk de files die met werkgerelateerd vervoer te maken hebben. Die kun je steeds faciliteren door wegen nog breder te maken en nog meer asfalt aan te leggen totdat het hele land één grote asfaltmassa is. Daarvan denk ik: als dat niet nodig is, dan liever niet. Ik zou zo graag zien dat de PVV dat ook inziet. Dit is geen betoog tegen mensen die rijden omdat ze de auto nodig hebben. Het is wel een betoog tegen het tot in het oneindige doorgaan met het asfalteren van dit land.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik hoor steeds maar dat het niet nodig is dat mensen in de auto stappen, maar mensen kunnen toch prima zelf beoor-

delen of ze de auto pakken of niet? Het kost genoeg geld. Mensen gaan echt niet voor hun lol heel veel geld uitgeven bij de benzinepomp omdat de SP de benzine zo duur heeft gemaakt. Mensen kunnen echt zelf wel bepalen of ze de auto pakken of niet. Dat doen mensen met hun verstand. Soms — ik geef het toe — doe je het ook voor je lol, maar wat is daarop tegen? Laat mensen ervan genieten. Stop toch eens met die auto te pesten of te zien als een rijdende portemonnee die je leeg kunt trekken. Het zijn gewoon mensen die naar hun werk gaan en die 's avonds weer op tijd thuis willen komen. Als die mensen een uur in de file staan, hebben ze helemaal geen tijd meer voor dat boek waarvan de heer Smaling zo graag wil dat ze het lezen. Dus pak de files aan; dan kunnen we hopelijk weer boeken gaan lezen.

De **voorzitter**:
Die vind ik wel heel mooi!

De heer **Hoogland** (PvdA):
De gezichtsuitdrukking van de heer Madlener past in elk geval niet bij de woorden "voor de lol" in de auto stappen. Mijn vraag is dan ook hoeveel de lasten voor de autorijder zijn gedaald tussen 2010 en 2012, toen de PVV in het kabinet zat. Met hoeveel zijn de lasten toen afgenomen? Hoeveel zijn de kosten gedaald? Hoeveel minder boetes zijn er geschreven? Kan de heer Madlener dat eens duidelijk maken? Ik moet eerlijk zeggen dat ik het niet weet.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik moet dat antwoord helaas ook schuldig blijven. Ik weet dat ook niet uit mijn hoofd, eerlijk gezegd. Als ik echter het verkiezingsprogramma van de PVV lees, word ik daar heel blij van. Dan zie ik dat de accijnzen enorm gaan dalen. We staan gelukkig goed in de peilingen, dus wie weet. Als er behalve mevrouw Mansveld nog meer opstappen, kunnen we de burger een keer aan het woord laten. Dan krijgen we verkiezingen. Wacht u die af. Ik zie dat moment graag tegemoet. Dan weet ik zeker dat het er voor de automobilist een stuk beter uit gaat zien.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dit doet mij een beetje denken aan de Tegenpartij, ook al was die voor mijn tijd op de televisie. Mijn volgende vraag, die niet over het verleden gaat, is: welke voorstellen hebt u nu om de lasten voor automobilisten te verlagen? Hoe gaat u nu regelen dat de mensen waar u zo boos bij kijkt als u vertelt dat ze voor de lol in de auto stappen, minder gaan betalen? En waar gaat u dat geld vandaan halen? Want die vraag hoort daar altijd bij.

De heer **Madlener** (PVV):
Wij hebben een keurig doorgerekend verkiezingsprogramma en wij hebben diverse malen voorstellen gedaan om die achterlijke accijns in Nederland eens goed te verlagen. U weet wat er in de grensstreken gebeurt dankzij die accijnsverhogingen van de PvdA. Mensen rijden kilometers om naar Duitsland om daar te gaan tanken. Dus de accijnsverlaging is nummer een. Ik zal nog een voorbeeld noemen: de btw. U hebt de btw enorm verhoogd, maar die betalen automobilisten ook. Sterker nog, zelfs over accijns wordt btw geheven. Laat ik dan nog maar niet beginnen over de enorme parkeerkosten in steden waar de PvdA het voor het zeggen heeft.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Fijn dat u er was. U had het net over lichtpuntjes. Ik heb nog een lichtpuntje voor u: Feyenoord heeft Ajax verslagen met 1-0. Dus uw dag is weer goed, mijnheer Madlener. Wij gaan luisteren naar mevrouw Van Veldhoven en daarna schors ik voor een paar minuten, zodat wij even de benen kunnen strekken.

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Laat ik mij om te beginnen aansluiten bij een aantal opmerkingen die vorige sprekers hebben gemaakt over de uitkomsten van de Fyra-enquête. Die bevat ernstige conclusies, maar daarover zullen wij op een ander moment een debat voeren. Ook ik wil hier graag mijn respect uitspreken voor de verantwoordelijkheid die ex-staatssecretaris Mansveld heeft genomen, niet alleen voor haar eigen rol, maar ook voor die van een deel van haar voorgangers. Verder voeg ook ik een persoonlijk noot toe: ik zal haar gedrevenheid in de samenwerking op het vlak van duurzaamheid echt missen.

Voorzitter, dan kom ik op de begrotingsbehandeling. Mijn fractie zou het op prijs stellen als wij een nieuwe staatssecretaris zouden kunnen betrekken bij de behandeling van deze begroting. Ik begrijp uit de media dat een nieuwe staatssecretaris wellicht snel gevonden zou kunnen zijn, maar ik zal niet om een bevestiging vragen. Kan de minister nadenken over de mogelijkheid om de nieuwe staatssecretaris te betrekken bij de beantwoording?

Nu ga ik in op de begroting. Het kabinet noemde de Miljoenennota een "feestbegroting". Maar laten we nuchter blijven, want als ik naar deze begroting kijk, raak ik niet in een feeststemming. Het kabinet gebruikt het infrastructuurfonds als een grote grabbelton: onder andere 16 miljoen voor de implementatie van de Omgevingswet en 39 miljoen voor de stijgende kosten voor basis-ICT. Zelfs de VVD noemde een aantal posten. Kan de minister verklaren waarom zij die grepen in de kast doet, terwijl er al zulke tekorten zijn? Vorig jaar constateerde de Rekenkamer immers al een tekort van 700 miljoen tot 2020 op het toekomstig onderhoud van wegen. Dit jaar blijkt er een tekort van 400 miljoen op vaarwegen en 475 miljoen op spoor. Maar volgens het kabinet is er niets aan de hand. Via een onoverzichtelijk balletje-balletjebeleid wordt er geschoven met geld. Gaten worden met gaten gedicht. Wat houd je dan over? Juist, een gat! Het mogelijke gevolg hiervan is dat reizigers door noodreparaties of extra werkzaamheden straks in de kou staan. Hoe gaat het kabinet de gaten structureel dichten, maar dan zonder de rekening door te schuiven naar toekomstige kabinetten? Want ondanks een aantal van de oplossingen die mevrouw Visser noemde, blijft er een tekort en is er op deze feestbegroting gewoon geen extra geld uitgetrokken om dat op te lossen. Is de minister bereid om te bekijken of de verbreding in Amelisweerd soberder kan worden uitgevoerd om dit gat te kunnen dichten? Er is inmiddels zo veel geschrapt uit het regeerakkoord, dus waarom wordt hier ook niet nog eens rationeel naar gekeken?

Nu ga ik in op de bezuinigingen bij de ILT. In de Fyra-enquête staat dat er meer geld nodig is bij de ILT. Het kabinet schrapt echter banen, terwijl de inspectiedienst er tegelijkertijd juist taken bij krijgt. Daarom was het voor mijn fractie al voordat de conclusies van de Fyra-enquête vandaag bekend werden — nogmaals, daar spreken wij op een ander moment over — heel helder dat er meer capaciteit bij de ILT bij moet. Het gaat mij dan niet om vier, vijf of drie fte. Maar als wij veel investeren in Rijkswaterstaat, kan daar misschien ook een deel van naar de ILT, want die krijgt veel taken erbij. Graag krijg ik een reactie hierop.

Mijn volgende punt is de luchtkwaliteit. Ik hoor de VVD de laatste tijd zeggen: de lucht in Nederland is schoner dan ooit. Ja, dat zal wel zo zijn. Maar "schoner" betekent nog niet "schoon". Vraag dat maar eens na bij het miljoen mensen in Nederland dat astmatisch is, longklachten heeft of andere ademhalingsproblemen. Daarom wil D66 niet dat het kabinet het nationale geld voor de aanpak van luchtkwaliteit helemaal schrapt. Op knelpunten moet het kabinet betrokken blijven. Ook hier krijg ik graag een reactie op.

Dan kom ik op duurzaam inkopen. Na lang aandringen van onder andere D66 en een aantal andere partijen uit deze Kamer, heeft het kabinet een nieuw plan van aanpak voor duurzaam inkopen gemaakt. Dat staat vol met mooie woorden en intenties, maar wat gaat het kabinet nu echt doen? En wie gaat dat betalen? Want er liggen heel veel kansen. Met 60 miljard inkoopvolume kun je innovatieve, groene bedrijven een enorme boost geven, maar kennis en ervaring ontbreken nog vaak bij inkopers of hun politieke bazen. Dit is echter geen kwestie van extra regels, maar echt gewoon van doen. Daarom heeft D66 een klein groenboekje duurzaam inkopen samengesteld, met inspirerende praktijkvoorbeelden van onze bestuurders op lokaal niveau. Ik bied dit heel graag aan het kabinet aan. Ook wil ik het kabinet een voorstel doen: bied gemeenten en provincies de mogelijkheid een duurzaaminkopencheck te laten doen, om te zien waar onbenutte kansen liggen. Dat is goed voor gemeenten, goed voor innovatieve bedrijven en goed voor het milieu.

Dan het grondstoffenakkoord. Sectoren als de landbouw en de chemie kunnen op grote schaal veel slimmer omgaan met elkaars product- en reststromen. Als we uit suikerbieten of veevoer eerst waardevolle chemische stoffen halen voordat we ze in de voerbak storten, blijkt dat beter voor dieren én vervangen we olie en gas met natuurlijke grondstoffen. Dat levert nieuwe banen op. Ook kunnen we innovatieve ideeën en bedrijven inzetten om dit voor elkaar te krijgen. Er lopen natuurlijk al een aantal initiatieven, maar D66 roept het kabinet op om te komen tot een breed grondstoffenakkoord, om zo met de duurzame initiatieven, zoals de Green Deals en verschillende instrumenten die worden ontwikkeld, te komen tot een ambitieus en geïntegreerd programma. Graag een reactie.

De **voorzitter**:
We nemen nog even uw boekje in ontvangst. Hartelijk dank.

Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Alstublieft.

Laat ik afsluiten met de grootste uitdaging waar wij voor staan: de beheersing van klimaatverandering. De staatssecretaris heeft zich tot nu toe vol overgave ingezet voor de klimaatonderhandelingen, maar zal deze niet kunnen afronden. Hoe zorgen we ervoor dat al die inspanning niet in een gat valt? Neemt de minister dit dossier per direct actief over van haar staatssecretaris, aangezien de onderhandelingen in een eindstadium raken? Want Nederland kan zich bij deze klimaatonderhandelingen geen lege stoel veroorloven.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Van Veldhoven noemde, waarschijnlijk vanwege haar spreektijd, heel veel onderwerpen in heel korte tijd. Ik wilde haar verhaal dus eerst even afwachten. Ik wil nu met name ingaan op het volgende. In Metro — ik zit ook niet altijd in de trein en daarom lees ik die ook niet altijd, zo zeg ik tegen de heer Smaling — las ik dat D66 vooral veel geld wil naar het ov. Dat zou moeten gebeuren ten koste van — ik weet dat het niet uw lievelingsproject is — de A27. De strekking was: minder geld naar wegen en meer naar het ov. Ik hoor mevrouw Van Veldhoven ook zeggen dat er met gezond verstand gekeken moet worden naar wat het meeste effect heeft. Ik wil haar twee dingen vragen. Kijk naar de verhouding tussen wat de overheid bijdraagt en wat mensen zelf doen. De automobilist betaalt 87% en de overheid 13% per kilometer. De treinreiziger betaalt 33% en de overheid 66%. Voor de tram- en busreiziger is die verhouding nog schever: de reiziger betaalt 25% en de overheid 75%. Die verhouding is dus al enorm scheef. We geven met elkaar 4 miljard uit aan het ov. De reiziger krijgt daar een slecht product voor. Het verbaast mij dan zo dat D66 als oplossing biedt om nog minder naar de automobilist te laten gaan — die krijgt al zo weinig — en nog meer naar het ov, dat eigenlijk niet functioneert.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat is een heel verhaal, maar het komt neer op het volgende. We hebben nu een gat en de vraag is: gaan we met mevrouw Visser mee en schuiven we dat door naar volgende kabinetten, of gaan we dat nu oplossen? Als we het nu gaan oplossen, moeten we niet dogmatisch vasthouden aan een of ander puntje in het regeerakkoord. Gelukkig heeft deze coalitie het regeerakkoord op heel veel punten al laten varen, maar wees dan ook bereid om op dit punt te kijken of het soberder kan. Ik ken de VVD als een partij die altijd zegt: als het soberder kan, moeten we dat doen. Er wordt een project voor 400 miljoen duurder uitgevoerd voor een aantal seconden tijdswinst. Dat lijkt me niet het project om 400 miljoen aan te besteden, als we bedenken dat daar uren vertraging voor treinreizigers tegenover kunnen staan, omdat er overdag gewerkt zou moeten worden om het gat te dichten. Die afweging geldt hier. Het tekort is 475 miljoen. De staatssecretaris en minister zeggen: we maken een reservering van 400 miljoen. Laat dat nou precies ook het bedrag zijn dat we zouden kunnen besparen op dat ene project. Het is gewoon een heel pragmatische oplossing. Ik vraag de VVD alleen om niet dogmatisch te zijn.

En dan nog even over de kosten: het ov stoot natuurlijk wel veel minder CO_2 uit. Dat wordt tot nu toe niet doorberekend in de prijs. Het is misschien interessant om dat de volgende keer mee te nemen in de doorrekeningen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik kan mevrouw Van Veldhoven het prachtige boekwerk De prijs van een reis van de TU Delft aanraden, dat een keer in de tien jaar verschijnt. Daarin worden allerlei kosten doorberekend. De automobilist betaalt dan nog steeds meer dan genoeg ten opzichte van wat hij terugkrijgt. Het is een mooi verhaal, maar deze discussie over de wegen hebben wij vorig jaar ook gevoerd. Toen heb ik het pragmatisme van mevrouw Van Veldhoven niet gehoord. Toen heb ik ook niet van haar gehoord: laten wij dan maar een ov-project uitstellen. Zij geeft terecht het punt van beheer en onderhoud aan. Dat heb ik in mijn bijdrage ook aangegeven. Het toont wat mij betreft aan dat er meer geld naar de infrastructuur moet. Wat ik echter zo jammer vind, is dat D66, dat zich altijd presenteert als een vernieuwende partij, zegt: wij zijn eigenlijk niet bereid om ernaar te kijken; schrap maar een wegenproject. Wij besteden 4 miljard aan 1 miljoen reizigers. Wij zouden moeten zeggen: zij verdienen een beter product. Dat geld zou je ook anders kunnen besteden ...

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag?

Mevrouw **Visser** (VVD):
... en je zou de zaken op een andere manier kunnen regelen. Ik vind het bijzonder van een partij als D66 om de rekening eenzijdig bij de automobilist te leggen.

De **voorzitter**:
Helder.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik wil toch graag bij mevrouw Van Veldhoven navragen of zij bereid is om het voorstel om in de ov-wetgeving te komen tot ontkokering, met regelvrije zones ...

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dank u wel, voorzitter. D66 is zeer bereid om te kijken naar een verbetering van het openbaar vervoer. Wij denken dat het belangrijk is dat er in ieder geval voldoende geld beschikbaar is voor onderhoud. Wij worden nu concreet geconfronteerd met een gat van minimaal 475 miljoen, want er zijn nog een aantal andere risico's, die niet zijn meegenomen. Ik zoek, anders dan mevrouw Visser, naar concrete oplossingen binnen deze kabinetsperiode. Mevrouw Visser ziet er namens de VVD meer in om te bezien of wij het infrastructuurfonds kunnen verlengen. Dat betekent: nog meer geld naar voren halen en dus nog meer geld voor de toekomst opmaken. Dat vind ik niet een goed beheer van het geld op dit moment, tenzij mevrouw Visser nu zegt: dat sluit ik uit. Dat zou ik graag horen. Ik zoek gewoon naar concrete, pragmatische oplossingen. Ik heb niets tegen wegen. Die zijn hartstikke belangrijk, maar als wij nu een gat hebben, moeten wij daarvoor een oplossing vinden. Ik wil daarin niet dogmatisch zijn.

De **voorzitter**:
We gaan even vijf minuten pauzeren. Dan kunnen wij de benen strekken en kan ook de minister een beetje bewegen. Daarna gaan wij luisteren naar mevrouw Dik-Faber.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Van Veldhoven stelde een vraag aan mij en daar wil ik toch nog even op reageren.

De **voorzitter**:
Het is niet de bedoeling dat mevrouw Van Veldhoven vragen aan u gaat stellen, want dan wordt het echt 6 uur morgenochtend.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

☐

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Allereerst merk ik op dat het toch wat vreemd is om nu het debat over de begroting Infrastructuur en Milieu te voeren zonder de staatssecretaris. Ik bedank haar vanaf deze plek voor haar tomeloze inzet en voor de plezierige samenwerking die wij altijd gehad hebben.

Vandaag kijken wij terug op tien jaar Fyra-fiasco, maar hoe kijken wij over tien jaar terug op deze tijd? De vraag zal dan zijn wat wij ook vandaag gedaan hebben om de Schepping te bewaren. Aan de vooravond van de 21ste VN-Klimaatconferentie staan alle seinen op rood. De paus waarschuwt in zijn encycliek Laudato Si tegen het plunderen van ons gemeenschappelijk huis. Kunnen wij over tien jaar zeggen dat dit kabinet een kentering in het Nederlandse klimaatbeleid tot stand bracht? Daarvoor is meer nodig. Nederland was ooit koploper, maar scoort op de klimaatdoelen nu het allerslechtst van de 28 EU-lidstaten. Het debat over de Urgendazaak is gevoerd en heeft Nederland geen stap verder gebracht, behalve dat wij nu zeker weten dat het kabinet in hoger beroep zal gaan. Is het kabinet wel geloofwaardig als het straks andere landen wil aansporen om mee te doen met ambitieuze klimaatdoelen? Nederland staat in zijn hemd.

In ons land zie ik fantastische initiatieven. Mensen organiseren zich in energiecoöperaties en de deeleconomie komt langzamerhand in een stroomversnelling. Het platform Groene Kerken, waar ik onlangs op bezoek was, weet steeds meer kerkgenootschappen aan zich te binden. Ik vind het belangrijk dat de overheid al deze initiatieven stimuleert of in ieder geval de ruimte geeft.

Maar dan de lokale overheid. Klimaatbeleid vraagt ook om een lokale aanpak. Nog niet de helft van de gemeenten heeft een klimaatrisicoanalyse uitgevoerd. Veel risico's, onder andere op hitte en droogte, zijn slecht in beeld bij gemeenten, laat staan dat er maatregelen tegen ondernomen worden. Wat gaat de minister doen om gemeenten

beter aan te haken bij de Nationale Adaptatiestrategie, die in 2016 verschijnt?

Ik kom op de circulaire economie. Het credo is: van afval naar grondstof. Dat klinkt mooi, maar wij zijn nog lang niet zo ver en er blijven kansen liggen. Ik loop een paar punten langs. Nederland zal in 2016 de Europese besprekingen over het circulaire-economiepakket leiden. Ik roep het kabinet op om hierin ambitieus te zijn. Wat is concreet de inzet? Vorig jaar zei de voormalig staatssecretaris naar aanscherping van de Ecodesignrichtlijn te willen kijken. Komt het kabinet tijdens het voorzitterschap met een voorstel? Wat gaat het kabinet zelf doen om bij maatschappelijk verantwoord inkopen het circulaire denken een centrale plek te geven? De ChristenUnie pleit voor het invoeren van een grondstoffenprestatieladder voor aanbestedingen en voor concrete doelen, bijvoorbeeld 20% circulair inkopen in 2020 en 75% van de inkopen op een hoger duurzaamheidsniveau dan de minimumeisen. Hoe gaat het kabinet zijn plannen voor maatschappelijk verantwoord inkopen betalen? In de begroting zie ik hiervoor minder geld, terwijl de ambities hoger zijn. Ik heb op dit punt een amendement ingediend.

Vandaag wil ik opnieuw een lans breken voor textielrecycling. Nu eindigt gescheiden ingezameld textiel dat niet opnieuw te dragen is, als poetsdoek of matrasvulling. Natuurlijk, dat is recycling, maar het is niet hoogwaardig. Nu is er een machine die vezels kan sorteren, waardoor er werkelijk nieuw textiel kan worden gemaakt. Is de minister bereid om met betrokken partijen, inclusief marktpartijen, te overleggen over mogelijkheden om een proeffabriek van de grond te laten komen? Natuurlijk past daarbij dat de overheid als opdrachtgever een percentage hergebruikte vezels vraagt in nieuwe bedrijfskleding. Dat is duurzaam inkopen.

Op stations is nog een wereld te winnen. Daar wordt nu slechts 12% van het afval gescheiden. De ChristenUnie wil dat reizigers op alle intercitystations hun flesjes, blikjes en kranten kwijt kunnen in aparte bakken. Is de minister bereid om maatschappelijke bedrijven zoals NS te vergoeden uit het Afvalfonds, net zoals gemeenten een vergoeding krijgen voor gescheiden inzameling?

Naast recycling verdient ook reparatie meer aandacht. Dit kan door lage btw op retourproducten. Nu kan dat alleen voor bijvoorbeeld fietsen en schoenen, maar niet voor elektronica. Is de minister bereid om binnen Europa te pleiten voor aanpassing van de Btw-richtlijn? In België vallen tweedehands producten onder het lage btw-tarief. Wat ons betreft zou dat ook in Nederland moeten gelden.

Ik kom op de verduurzaming van de mobiliteit. Mobiliteitsbeleid moet meer zijn dan het aanleggen van infrastructuur. Het gaat ook over schone lucht en over veilige wegen. Nu las ik vandaag in de krant dat Nederland manmoedig stand heeft gehouden in Europa, maar dat toch het besluit is genomen dat dieselauto's in 2017 twee keer zo veel mogen uitstoten. Klopt dat en wat betekent dat voor ons Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit?

Veilige wegen zijn natuurlijk heel belangrijk, maar ik zie dat de investeringen daarvoor omlaag gaan. Waarom kiest het kabinet daarvoor? Waarom staat er in de begroting niets over betalen voor het gebruik van de weg, terwijl het kabinet heeft beloofd om vanaf 2016 mee te doen aan onderzoek?

Gisteren heeft de Kamer met steun van onder andere mijn fractie een motie aangenomen over een duurzaam mobiliteitsakkoord. Wij verwachten nu van de minister dat zij hiervoor ook ruimte maakt op de begroting. Laat zij bijvoorbeeld met een ambitieus plan komen voor snelle fietsroutes, nu de e-bikes sterk in opkomst zijn en laat zij een green deal sluiten om deelauto's elektrisch te maken. De duurzame brandstofvisie moet nu echt een concrete vertaling krijgen. Waar op de begroting staat de financiële bijdrage aan een brandstoffenfonds? Het kabinet had toegezegd dit te onderzoeken.

Bij het bouwen van wegen wordt veel beton gebruikt. Forse CO_2-reductie is mogelijk door de toepassing van groen beton. Gaat de minister via Rijkswaterstaat deze innovatie ook stimuleren bij aanbestedingen? De overheid kan zelf ook het goede voorbeeld geven en stoppen met het op grote schaal dieselvoertuigen inkopen. Vindt de minister dat ook een goed idee?

Dan kom ik op de budgetten voor infrastructuur. Er zijn honderden miljoenen tekort voor infrastructuur de komende jaren. Nu kunnen we natuurlijk de termijn van het infrastructuurfonds verlengen, maar dan krijgen we pas extra geld na 2028. Goedkoper onderhoud is een optie, maar daar is de rek ook al uit. Ondertussen stapelen met name bij het spoor tegenvallers zich op. De grote stations zijn duurder, er is betonrot bij de HSL en ga zo maar door. Hoe gaat de minister dit oplossen? Reizigers zijn hiervan de dupe en het spoor zit echt aan de rand van de capaciteit. Met kleine ingrepen zijn hier, vooruitlopend op ERTMS, zeker verbeteringen mogelijk, maar dan moet er wel enig budget voor beschikbaar zijn. Daarom heeft de ChristenUnie een amendement ingediend voor een verschuiving van 100 miljoen tussen wegen en spoor.

Ook heb ik een amendement ingediend om verschuiving van vervoer over de weg naar binnenvaartspoor en shortsea te stimuleren. Een proefproject is erg succesvol. Dit is goed voor het milieu en goed tegen de files.

Vandaag was ik bij Inspiratie Tafel over klimaatverandering, georganiseerd door de Raad van Kerken en de oudkatholieke kerk in Nederland. Er waren vertegenwoordigers van kerken, maatschappelijke organisaties, het bedrijfsleven, media, jongeren en de politiek. Een paar dingen heb ik daar meegekregen. In goed gereformeerde traditie doe ik dat dan ook in drie punten.

Het eerste punt is dat we in overvloed leven. Wij hebben alle kennis en de middelen om klimaatverandering tegen te gaan. Waarom doen we het dan niet of in ieder geval niet voldoende? Hier is leiderschap nodig. Het tweede punt is om niet met de ideeën van gisteren de dromen van toekomstige generaties in de weg zitten. We zitten te veel vast aan bestaande systemen en bestaande belangen, waardoor een noodzakelijke koersverandering niet kan worden ingezet. Het derde punt is dat wij niet te veel moeten focussen op techniek, maar ook ruimte moeten maken voor ethiek. Het gaat ook over het verdelen van schaarste, over een andere manier van kijken naar onze economie. Klimaatverandering treft de armste delen van de wereld.

Tot slot merk ik op dat de paus in Laudato Si niet voor niets oproept tot een ecologische bekering.

De **voorzitter**:
Nou, perfect op acht minuten, tot op de seconde nauwkeurig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Het aftreden van staatssecretaris Mansveld betekent ook voor mijn fractie niet alleen een vertrek van een betrokken en gedreven bewindspersoon. Wij missen haar ook hier vanavond bij deze begrotingsbehandeling. Zoals anderen het ook al zeiden, is zij een aimabele vrouw met een tomeloze inzet voor onderwerpen die ook dicht bij het hart van GroenLinks liggen.

Vandaag was de presentatie van het Fyra-rapport. Daar komt een apart debat over. Op dit onderwerp heb ik één vraag aan de minister en wel of het haar ambitie is om de reiziger snel en op een schone en betaalbare manier tussen de twee hoofdsteden van naburige landen te krijgen en, zo ja, hoe zij deze ambitie zo snel mogelijk kan invullen. Volgens mij zijn wij het er van links tot rechts mee eens dat dit het doel was van de exercitie en dat nog steeds moet zijn.

Na de Fyra behandel ik nog een ander f-woord, de financiën. Andere woordvoerders hebben het ministerie ook al "het ministerie van de kasschuif" genoemd. Hoe kun je toch nieuwe dingen aanleggen als je op drie plekken gaten hebt in het onderhoud? Verder heeft GroenLinks grote moeite met de beleidskeuze om het regionale spoorvervoer hiervoor te laten bloeden. Ik zeg niet voor niets met regelmaat dat een kleine afname van het aantal treinreizigers een toename op de weg betekent die onmiddellijk leidt tot files, tenzij we tijdelijk uit de brand worden geholpen door een economische recessie. Tot nu toe is dat de enige manier gebleken om het aantal filekilometers te doen afnemen. En dat zouden we niet moeten willen. Wordt overigens de bezuiniging op de ILT teruggedraaid?

GroenLinks heeft altijd een minister willen hebben die verantwoordelijk is voor klimaat. In ieder geval vanavond hebben we die minister. Wij hopen ook dat dit zo blijft en dat het niet weer naar de staatssecretaris gaat. Het klimaat moet echt chefsache zijn op het ministerie; het is de grootste uitdaging voor deze generatie. Dit is de laatste generatie die er nog echt iets aan kan doen. Onze kinderen zullen de eerste generatie zijn die alleen nog maar in staat zullen zijn om grotendeels de gevolgen daarvan op te vangen.

De minister wijst vaak naar minister Kamp, omdat hij het energieakkoord heeft gesloten. Volgens haar gaat het daardoor allemaal goed komen. Minister Kamp is inderdaad aan zet bij de energieopwekking, maar vervoer is natuurlijk ook een belangrijk onderdeel van het energieakkoord. In tegenstelling tot wat mevrouw Visser denkt, zijn de afspraken in het energieakkoord nog nauwelijks concreet ingevuld met maatregelen op het terrein van vervoer. De green deals zijn prachtig en mooi en moeten zeker ook worden uitgevoerd, maar die tellen niet op tot de afgesproken hoeveelheden energiebesparing en schone energie in Nederland. Ik krijg graag een antwoord van de minister op de vraag hoe we het op het mobiliteitsdeel gaan doen. Een collega wees al op de aangenomen motie van GroenLinks en de PvdA om een mobiliteitsakkoord te sluiten. Dat zou een mooie insteek kunnen zijn voor de minister om het op een krachtige wijze aan te pakken. Vindt de minister dat ook?

Ik kom nu toe aan het onzalige plan van de VVD, een plan dat min of meer door de PvdA wordt gesteund. Het is me niet helemaal duidelijk of de PvdA het nu echt steunt, maar ik hoop natuurlijk dat zij het plan om op de A2 de snelheid te verhogen niet steunt. Het is de omgekeerde wereld: eerst beloof je de omwonenden dat de weg breder wordt maar dat in ruil daarvoor de afspraak wordt gemaakt dat er nooit harder dan 100 km/u zal worden gereden, maar vervolgens wordt er op kleine stukjes 130 km/u toegestaan. En dat is dan weer reden om de handen ten hemel te heffen en te zeggen: de automobilisten begrijpen het niet en daarom moet het allemaal maar 130 km/u worden." Dit is echt een fractie die zich niets gelegen laat liggen aan klimaatverandering, luchtkwaliteit en de zieke mensen die daar wonen. Door vele kanten, ook door het RIVM, wordt dat bevestigd.

De lucht is sinds 1970 inderdaad schoner geworden. Ik hoor dan wel graag van de minister dat dit schoner worden van de lucht maar voor een veel kleiner gedeelte in de laatste 25 jaar op de weg is bereikt. Ik zou ook willen weten hoe de minister verder denkt te gaan met het nationale programma om onze luchtkwaliteit verder te verbeteren. De hoeveelheid verloren levensweken, levensmaanden kan toch zeker niet iets zijn waar de regering zich bij neerlegt onder het mom: dat is nou eenmaal de prijs van het vervoer?

Dan de prijs van de reis. Ik heb het even snel nagezocht met een medewerker, maar wij kunnen in 2014 geen update vinden. Als mevrouw Visser die wel heeft, dan ontvangt waarschijnlijk de hele Kamer die graag. Uit dat onderzoek zou blijken dat de kosten van de auto voor de automobilist deze keer voor het eerst hoger zijn dan alle maatschappelijke kosten tezamen. In de versie van 2004 was het nog precies andersom. Toen waren alle maatschappelijke kosten van de auto, klimaatongelukken, verloren werkdagen en verloren levensjaren, nog hoger. Maar ik sta natuurlijk open voor aanvullende informatie van de VVD.

Ik kom te spreken over dieselgate. Ik heb het er in een interruptiedebatje al even over gehad: ik ben erg benieuwd waar ik in de rapporten heb gemist dat diesel 3, 4 en 5 daadwerkelijk op de weg in Nederland zijn getest en hoe dat verwerkt wordt in de cijfers. Als wij het dan aan de voorkant alleen met berekeningen moeten doen, zou ik net als de PvdA graag zien dat er in elk geval voldoende meetpunten zijn om dat echt te ijken. Dat zal dan ook op drukke plekken moeten zijn en niet alleen op de plekken waar de stations nu staan.

Dan kom ik op het besluit van de Europese Commissie om de norm, die op dit moment 80 mg/km is, op 160 te zetten; collega's spraken er ook al over. Wat vindt de minister hiervan? Zelfs is besloten om na 2021 de norm nog steeds op 120 mg te hebben. De minister heeft steeds gezegd dat bronbeleid ons gaat helpen en dat daardoor Nederland schoner wordt. Wij zouden dus niets hoeven te doen aan de maximumsnelheden. Nu zien wij echter dat in het bronbeleid de auto-industrie gewonnen heeft. Gaat de minister nu wel kijken naar bijvoorbeeld het intensiever stimuleren van elektrisch rijden? Gaat zij iets doen aan maximumsnelheden en, mijn blijvende hobby, Het Nieuwe Rijden? Als je je goed geïsoleerde woning niet zo gebruikt als die is bedoeld, haal je daarop niet de lagere energiekosten; als je moderne auto's niet zo gebruikt dat je er met een minimale hoeveelheid brandstof een maximale hoeveelheid comfort uit krijgt, haal je dat ook niet.

Op dit punt stel ik nog de vraag hoe de minister, onder andere in het kader van duurzaam inkopen, aankijkt tegen de aanbesteding bij Volkswagen door de politie. Het grote contract bij de politie is aanbesteed bij Pon. Daarbij is mogelijk het een en ander misgegaan. Pon wordt waarschijnlijk in de toekomst uitgesloten als leverancier voor de politie. Op de korte termijn is er mogelijk geen vervanging voor; er zouden een heleboel auto's worden afgenomen. Is de minister bereid om nog eens te bekijken of dit iets is wat wij in het kader van duurzaam inkopen niet zouden willen? Volkswagen heeft fraude toegegeven. Dat is voldoende juridische reden om die aanbesteding te herzien.

Bij de behandeling van de begroting van Economische Zaken heeft GroenLinks ervoor gepleit en is er een motie aangenomen om te bekijken hoe gemeenten met eigen innovatieve oplossingen kunnen helpen om klimaatverandering tegen te gaan. Ziet de minister een mogelijkheid en een rol voor zichzelf om daarbij te helpen? Steden gebruiken 70% van alle energie. In Europa woont naar schatting 72% van de bevolking in steden, en steden zijn extra kwetsbaar en gevoelig voor droogte, hittestress en extreme regenval. Dit betreft zowel het vervoers- als het waterdossier als ruimtelijke ordening. Er zijn 25 Nederlandse gemeentes die zich hebben aangesloten bij het Europese initiatief Mayors against climate change, een convenant van mayors, burgemeesters. Enige ondersteuning vanuit het ministerie zou dit volgens GroenLinks in een versnelling kunnen krijgen. Gemeenten lopen namelijk tegen allerlei regels aan, bijvoorbeeld bij het instellen van milieuzones, het vinden van de juiste verkeersborden, het plaatsen van laadpalen, snelheidsbeperkende maatregelen of de wens om iets doen aan het scootervervoer. Dat is ook het geval bij het realiseren van zonnepanelen op scholen. Dat zit klem op een regeling bij OCW; ik weet dat deze minister daar niet verantwoordelijk voor is. Zo'n pakket zou gemeenten meer in staat stellen om echt bij te dragen aan het energieakkoord, en dus ook aan het voldoen aan het vonnis van de rechter.

Ik zie dat ik nog heel even spreektijd heb. Ik stel daarin om te beginnen nog even een vraag over de luchtvaart. Wij hebben heel veel gedebatteerd over de vraag of wij in Nederland, naast de bestaande vliegvelden, ook echt een vliegveld in Maastricht, Twente en Eelde nodig hebben en of daar ruimte voor is. Ik denk dat de huidige cijfers, en hoe het gaat met deze vliegvelden, laten zien dat daarvoor in Nederland inderdaad niet de ruimte is. Ik hoor graag van de minister hoe zij daartegen aankijkt. In het kader van schone lucht, energieverbruik en klimaatverandering vraag ik de minister of zij inmiddels met GroenLinks deelt dat veel aanmoediging van binnenlandse vluchten in elk geval niet de oplossing moet zijn om deze vliegvelden aan de praat te krijgen. GroenLinks zou graag willen dat Nederland het voortouw neemt in het Europabreed belasten van brandstoffen voor het internationale scheep- en luchtvaartverkeer. Dat dossier zit muurvast. Bij onze CO2-uitstoot doen we net alsof er geen luchtvaartverkeer of internationale scheepvaart is. Die cijfers tellen we niet mee, terwijl ons klimaat daardoor natuurlijk wel wordt belast. Er wordt dan naar IMO en ICAO verwezen, maar daar zit geen voortgang in. Is deze minister bereid om in elk geval in Europa het voortouw te nemen, zodat je een level playing field krijgt tussen treinvervoer en luchtvaart, waardoor bijvoorbeeld een goed netwerk van hogesnelheidstreinen een reëel alternatief voor de consument wordt? Van dat laatste is GroenLinks een warm voorstander. Snel vervoer per trein is zoveel duurder vanwege accijnzen en belastingen die je niet bij de luchtvaart hebt. Daardoor is er geen eerlijke concurrentie mogelijk.

Ik rond af met de wens dat deze minister met GroenLinks ziet dat klimaatverandering dé uitdaging voor onze generatie is, en dus ook voor deze regering, en dat dit niet teruggebracht kan worden tot een klein hokje bij één secretaris of tot alleen een verwijzing naar het energieakkoord. Laten we samen met deze minister naar Parijs gaan en helpen om daar een fantastisch akkoord te sluiten, zodat de generaties na ons trots zullen zijn op wat ook Nederland heeft bijgedragen aan het tegengaan van klimaatverandering.

☐

De heer **Bisschop** (SGP):
Voorzitter. Ik sluit mij van harte aan bij de collega's die hun gevoelens, waardering en respect hebben vertolkt aan het adres van de afgetreden staatssecretaris, mevrouw Mansveld. Het is goed om in ieder geval de herinnering te koesteren aan een bevlogen bewindsvrouw, die ging voor de zaak waarvoor zij stond.

Ik wil mijn bijdrage opdelen in een viertal punten. Ik ga eerst in op het infrastructuurfonds, dan wil ik inzoomen op de binnenvaart, vervolgens ga ik in op het water en de Omgevingswet en tot slot heb ik een kleine nabrander die de Regeling ammoniak en veehouderij betreft.

Het infrastructuurfonds kraakt in zijn voegen. De Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd dat er de komende jaren budgettekorten kunnen optreden voor de aanleg en het onderhoud van hoofdwegen en hoofdvaarwegen. Hetzelfde geldt voor het spoor. Uitstel van investeringen of onderhoud en kasschuiven waren nodig om een sluitend plaatje te krijgen. Daarmee wordt een zware wissel op de toekomst getrokken. Voor wegen, vaarwegen en spoor is er tot 2028 nauwelijks vrije investeringsruimte meer beschikbaar. Tegelijkertijd neemt de filedruk door de economische groei toe, zijn er nog veel onveilige situaties en is het aantal verkeersslachtoffers onverminderd hoog. Last but not least is er voor duurzamer goederen- en personenvervoer een beter vaar- en spoorwegennet nodig. De minister constateerde onlangs zelf ook dat het schuurt en wringt. Oplossingen noemde zij nog niet, maar daar ben ik wel benieuwd naar. Ik verzoek de minister om in de beantwoording een aantal oplossingsrichtingen aan te dragen, bijvoorbeeld inzetten op extra investeringsruimte. Ik sluit me aan bij de collega's die daarvoor een pleidooi hebben gehouden. Is de minister op zijn minst bereid om het infrastructuurfonds te verlengen, zodat daar nu al op ingespeeld kan worden, bijvoorbeeld via voorfinanciering?

Mijn tweede punt betreft de binnenvaart. Om de filedruk binnen de perken te houden, is er meer nodig dan het aanleggen van extra wegdek. Het is van groot belang om het goederenvervoer, waar mogelijk, te verleggen van het wegennet naar spoor en water. Ik vraag in dit verband graag aandacht voor de binnenvaart, opnieuw. De praktijk leert dat het vervolg op het programma Beter Benutten vooral gericht is op personenvervoer. Dat is een gemiste kans. De binnenvaart heeft immers een concreet plan op tafel gelegd om de komende jaren actief verladers te zoeken en te bekijken hoe kust- en binnenvaart en spoorvervoer beter benut kunnen worden. Een kwart van de vrachtwagenkilometers zou ook via het water en het spoor kunnen; dat vervoer althans. Dat biedt dus perspectief. Ik vraag de

minister om dit plan te steunen en waar mogelijk te bevorderen.

De binnenvaart hikt ondertussen aan tegen de emissie-eisen voor scheepsmotoren. Deze worden steeds verder aangescherpt. Voor nieuwbouwschepen is dat uiteraard uitstekend en moet je dat vooral doen, maar vervanging van motoren in bestaande schepen is duur, terwijl de kosten niet zomaar doorberekend kunnen worden. Toch wordt achter de tekentafel vooral daarop ingezet. Dat is naar ons idee kortzichtig. Door aanpassing van bestaande motoren weten schippers vaak al forse emissiereducties te bereiken, zo blijkt ook uit werkbezoeken die wij afgelegd hebben. Dat moet echter beter aangetoond worden, zodat het een serieus alternatief wordt voor de nieuwe scheepsmotor. Er is gewerkt aan een green deal om hiermee aan de slag te gaan. Het geld om dit op voldoende grote schaal te doen, is er echter nog niet. Ik vraag de minister om in overleg met de sector een stap verder te zetten.

In de landbouw is veel discussie over het mededingingsbeleid. Samenwerking is nodig voor een betere marktpositie en verdere verduurzaming van de sector. Als je die berichten op je in laat werken, denk je: ja, dat is logisch, laat de ondernemers in de agrarische sector samenwerken zodat er stappen gezet kunnen worden! Dat is bij wijze van spreken een soort coöperatieve benadering. Hetzelfde geldt echter voor de binnenvaart, maar daar lopen we tegen een oude hobbel aan: de mededingingsautoriteit is heel kritisch op dit punt en heeft al enkele initiatieven geblokkeerd. Economische Zaken werkt nu aan een beleidsregel die meer ruimte voor samenwerking creëert. Ik denk dat het belangrijk is dat de binnenvaart hierbij aanhaakt. Is de minister bereid om zich daarvoor in te zetten?

Mijn derde punt gaat over water en de Omgevingswet. Ik begin met de schriftelijke vragen die ik heb gesteld over een belangrijk arrest van het Europese Hof over de Kaderrichtlijn Water. Uit de beantwoording blijkt dat de minister geen problemen voor het Nederlandse beleid ziet, terwijl verschillende juristen daar heel anders over denken. Zij constateren dat het Nederlandse beleid niet voldoet. Nederland toetst projecten met een mogelijk effect op de waterkwaliteit aan het Nationaal Waterplan. In dat waterplan wordt rekening gehouden met de waterkwaliteitsnorm. Deze indirecte toetsing geeft speelruimte. Het Europese Hof lijkt hier echter een streep door te zetten. Het arrest lijkt verder het werken met een programmatische aanpak, bijvoorbeeld in het kader van de Omgevingswet, heel lastig te maken. Met de minister ben ik van harte voorstander van een zo groot mogelijke flexibiliteit. Wij moeten echter wel voorkomen dat wij door het negeren van juridische werkelijkheden op een frontale botsing aankoersen. Ik vraag de minister daarom om nog eens goed naar de juridische ins en outs te kijken en daarin voor het WGO Water meer inzicht te geven.

Tot slot ga ik in op de Regeling ammoniak en veehouderij. De adviescommissie staat nog steeds op de begroting, terwijl dat niet de bedoeling was. Wat gaat de minister met deze technische adviescommissie doen? Deze adviescommissie speelt een belangrijke rol bij het toekennen van emissiefactoren voor stallen. In het werkveld is echter veel onvrede over de bureaucratische werkwijze van deze commissie. Dat belemmert duurzame ontwikkeling en noodzakelijke innovatie van stalsystemen; daar heb je weer zo'n ouderwetse hobbel. Het was de bedoeling om deze adviescommissie te professionaliseren en vervolgens te privatiseren. Daar is tot nu toe weinig van terechtgekomen. Ik heb begrepen dat er een advies van Berenschot op het ministerie ligt, maar dat ligt in een la te verstoffen. Ik zou u de samenvatting van dat advies kunnen overhandigen, zodat u in ieder geval daarvan kennis kunt nemen. Het kan in ieder geval niet de bedoeling zijn dat er met zo'n advies verder niets gebeurt. Graag krijg ik een reactie van de minister hierop, maar vooral actie. Daar is de minister goed in.

De **voorzitter**:
De laatste spreker van de Kamer is de heer Houwers en dan stoppen we er echt mee.

☐

De heer **Houwers** (Houwers):
Voorzitter. Ook ik begin met dank uit te spreken in de richting van ex-staatssecretaris Mansveld voor haar inzet en de samenwerking in de afgelopen tijd. Hoewel de naam van de nieuwe staatssecretaris formeel nog niet bekend is, wil ik de nieuwe staatssecretaris, wie dat ook mag worden, alvast veel succes wensen, want er ligt veel werk.

Zoals u waarschijnlijk al weet, staat Nederland in de top drie van landen met de beste infrastructuur. Daarnaast behoort tramlijn 2 van Amsterdam tot de top tien van mooiste tramlijnen in de wereld en heeft Nederland de beste havenstructuur van de wereld. Kortom, we doen een heleboel goed.

Toch is er ook een heleboel te verbeteren. Je mag dan denken aan de problemen bij ProRail die nog niet zijn opgelost en de aanbestedingen in het openbaar vervoer, waar het een beetje rommelig blijft lopen. Nederland behoort tot de landen met de meeste files en vandaag hebben wij ook het een en ander gehoord over de Fyra. Investeren en innoveren in de infrastructuur is naar mijn idee dan ook noodzakelijk. Gelukkig zijn de regering en de minister daar nadrukkelijk mee bezig, waarvoor complimenten aan deze minister.

Ik heb ook enkele kritische opmerkingen over de begroting en het beleid van de minister. Vooral het regionale spoor krijgt naar mijn idee niet de aandacht die het verdient en die noodzakelijk is. Nederland is groter dan de Randstad. Vooral voor mensen buiten de Randstad is een goede infrastructuur van cruciaal belang. Daarom moeten wij investeren in het regionale spoor. Er zijn nog veel spoorlijnen in het land waar dat zou kunnen. Deze lijnen zijn zeer kwetsbaar bij calamiteiten, waardoor wacht- en reistijden snel kunnen oplopen, doordat er enkel spoor ligt. Deze lijnen zouden verbeterd moeten worden tot dubbele lijnen. Ook de vele spoorlijnen waar nog dieseltreinen rijden zijn een goed voorbeeld. Door elektrificatie van deze spoorlijnen zouden de spoorlijnen schoner, sneller en beter worden.

In dat kader heb ik nog een innovatief idee. Ik weet dat er wordt nagedacht over het overkappen van rails en het plaatsen van zonnepanelen op die overkappingen. Je zou ook kunnen nadenken over mogelijkheden om de ruimte tussen de rails te benutten voor het plaatsen van zonnepanelen en op die manier ook de al aanwezige ruimte te benutten. Is de minister bereid om ook dat idee mee te

nemen naar ProRail en te bekijken of we op die manier de ruimte beter kunnen benutten?

Investeren in een robuuster spoornetwerk is dus niet alleen wenselijk, maar in mijn ogen ook absoluut noodzakelijk. Ik vind dat daarbij naast de financiering door het Rijk ook moet en mag worden gekeken naar andere manieren van financiering, bijvoorbeeld door de provincies. Is de minister met mij van mening dat een robuust regionaal spoor van cruciaal belang is voor de infrastructuur van Nederland? Is zij het daarnaast met mij eens dat daarom meer investeringen in het regionaal spoor noodzakelijk zijn, op welke manier dan ook?

Innoveren in de infrastructuur is naar mijn idee noodzakelijk. Als je bij de top wilt blijven, zul je daaraan moeten werken. Ik pleit daarom voor blijvende aandacht voor de nieuwste technologieën. Vooral de zelfrijdende auto — ik weet dat de minister daarvan een warm voorstander is — is een in het oog springende innovatie. Deze technologie staat nog in de kinderschoenen, maar kan zorgen voor een betere benutting van de infrastructuur en naar mijn idee de infrastructuur naar de volgende fase brengen. Daarnaast kan het de infrastructuur een stuk veiliger maken. Daarom roep ik de minister op om ruim baan te maken voor zelfrijdende auto's. Naar mijn idee moet op korte termijn in elk geval het hoofdwegennet geschikt worden gemaakt voor zelfrijdende auto's. In Nederland moet hierin worden vooropgelopen en moet de infrastructuur worden klaargemaakt voor die zelfrijdende auto. Deelt de minister de opvatting dat dit een mogelijkheid is en dat wij daarin zeker voorop willen en zullen blijven lopen?

Tot slot sta ik nog even stil bij de vele kasschuiven; ook anderen hebben daarover gesproken. Er vinden nogal wat verschuivingen plaats in de begroting. Door dat heen en weer schuiven met budgetten en voorzieningen wordt de zaak er niet leesbaarder en niet begrijpelijker op. Dat is jammer. Om die begroting toch toegankelijk, overzichtelijk en daarmee gezond te houden zou ik de minister ertoe willen oproepen om te bekijken hoe die kasschuiven voorkomen kunnen worden en in toekomstige begrotingen misschien wel helemaal worden uitgesloten. Daarvoor is er misschien meer geld nodig, maar daar gaan wij dan samen naar kijken. Wil de minister daar nadrukkelijk naar kijken en daar oplossingen voor proberen te vinden?

De **voorzitter**:
Dit was de eerste termijn van de Kamer. Dank aan de minister.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:
Morgen om 16.00 uur gaan wij luisteren naar de antwoorden van de minister. Ik wens iedereen wel thuis.